

KOMENTÁŘE WOLTERS KLUWER

Daniela Kovalčíková, Jan Štandera

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících

Komentář



Wolters Kluwer
Česká republika

Vzor citace: KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. Komentář*. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2011. 236 s.

KATALOGIZACE V KNIZE – NÁRODNÍ KNIHOVNA ČR

Kovalčíková, Daniela

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících : komentář / Daniela Kovalčíková, Jan Štandera. – Vyd. 1. – Praha : Wolters Kluwer ČR, 2011. – 236 s. ISBN 978-80-7357-662-2

656.025.2 * 351.811/.812 * (437.3)

– veřejná doprava – Česko

– zákony

– komentáře

656 – Doprava [4]

Právní stav publikace je k 31. 5. 2011.

© JUDr. Daniela Kovalčíková, JUDr. Jan Štandera, 2011

ISBN 978-80-7357-662-2

OBSAH

Seznam použitých zkratek	IX
Úvodem	XI

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů	1
--	----------

§ 1–37 ČÁST PRVNÍ VEŘEJNÉ SLUŽBY V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH	1
§ 1–2 Hlava I OBECNÁ USTANOVENÍ	1
§ 1 Předmět úpravy	1
§ 2 Dopravní obslužnost	3
§ 3–7 Hlava II ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	4
§ 3–4 Dopravní obslužnost státu, kraje a obce	4
§ 3 (<i>Zajištění dopravní obslužnosti krajem a obcí</i>)	4
§ 4 (<i>Zajištění dopravní obslužnosti státem</i>)	6
§ 5–6 Dopravní plánování a integrované veřejné služby	7
§ 5 (<i>Plán dopravní obslužnosti území</i>)	7
§ 6 (<i>Integrované veřejné služby</i>)	9
§ 7 Elektronické systémy plateb a odbavení cestujících	12
§ 8–21 Hlava III POSTUP PŘI POSKYTOVÁNÍ VEŘEJNÝCH SLUŽEB	15
§ 8 (<i>Podmínky pro poskytování veřejných služeb</i>)	15
§ 9 Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících	24
§ 10–17 Nabídkové řízení	27
§ 10 (<i>Zahájení nabídkového řízení</i>)	27
§ 11 (<i>Jednání o nabídkách</i>)	40
§ 12 (<i>Otevírání obálek s nabídkami</i>)	41
§ 13 (<i>Výběr nejvýhodnější nabídky</i>)	42
§ 14 (<i>Zrušení nabídkového řízení</i>)	43
§ 15 (<i>Uzavření smlouvy o veřejných službách s jinou osobou než s vybraným dopravcem</i>)	44
§ 16 (<i>Dodatečné veřejné služby</i>)	46
§ 17 (<i>Dokumentace nabídkového řízení</i>)	48

§ 18–20	Přímé zadání	49
§ 18	<i>(Podmínky přímého zadání)</i>	49
§ 19	<i>(Informační povinnost objednatele)</i>	53
§ 20	<i>(Ochrana investic)</i>	60
§ 21	Zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou a na dráze tramvajové	65
§ 22	HLAVA IV MIMOŘÁDNÉ SITUACE	67
§ 23–24	HLAVA V KOMPENZACE	71
§ 23	<i>(Kompenzace za veřejné služby)</i>	71
§ 24	<i>(Dofinancování dopravní obslužnosti ze státního rozpočtu)</i>	78
§ 25–34	HLAVA VI DOHLED PŘI UZAVÍRÁNÍ SMLOUVY	80
§ 25	<i>(Rozsah dohledu)</i>	81
§ 26	<i>(Zahájení řízení)</i>	83
§ 27	<i>(Podání návrhu)</i>	84
§ 28	<i>(Kauce)</i>	87
§ 29	<i>(Účastníci řízení)</i>	88
§ 30	<i>(Zastavení řízení)</i>	88
§ 31	<i>(Nápravná opatření)</i>	89
§ 32	<i>(Náklady řízení)</i>	90
§ 33	Správní delikty právnických osob	91
§ 34	Společná ustanovení ke správním deliktům	92
§ 35–37	HLAVA VII USTANOVENÍ PŘECHODNÁ, ZMOCŇOVACÍ A ZÁVĚREČNÁ	94
§ 35	Přechodná ustanovení	94
§ 36	Zmocňovací ustanovení.	102
§ 37	Zrušovací ustanovení.	103
§ 38	ČÁST DRUHÁ ZMĚNA ZÁKONA O SILNIČNÍ DOPRAVĚ	103
§ 39	ČÁST TŘETÍ ZMĚNA ZÁKONA O DRÁHÁCH	106
§ 40	ČÁST ČTVRTÁ ZMĚNA ZÁKONA O AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI ČESKÉ DRÁHY	107
§ 41	ČÁST PÁTÁ ÚČINNOST	108
	PŘÍLOHA STANDARDY KVALITY A BEZPEČNOSTI	109

Pracovní text vybraných ustanovení zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, která se použijí podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, na nabídkové řízení po jejich úpravě odpovídající zákonu č. 194/2010 Sb. 111

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70	135
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě	148
Vyhláška č. 175/2000 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 15. června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu	171
Zákon č. 139/2006 Sb. ze dne 14. března 2006 o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon)	188
Nařízení vlády č. 295/2010 Sb. ze dne 20. října 2010 o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících	200
Vyhláška č. 296/2010 Sb. ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace	202
Vyhláška č. 297/2010 Sb. ze dne 20. října 2010 o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	211
Vyhláška č. 328/2006 Sb. ze dne 14. června 2006, kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele pro účely zákona o veřejných zakázkách	216
Zásady postupu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže při stanovování výše pokut podle § 22 odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, v platném znění	217
Rejstřík	221
O autorech	223

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

nařízení (ES) č. 1370/2007	nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70
nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě	nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě
zákon	zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů
zákon o silniční dopravě	zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
zákon o dráhách	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
zákon o ČD, a. s.	zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
zákon o veřejných zakázkách	zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů
koncesní zákon	zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), ve znění pozdějších předpisů

ÚVODEM

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, zajišťuje adaptaci našeho právního řádu na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Předchozí vnitrostátní právní úprava, obsažená v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, a v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, nebyla ve věci zajišťování veřejné osobní dopravy v těchto druzích dopravy jednotná. Nový zákon, který nabyl účinnosti dnem 1. července 2010, proto současně, mimo zajištění adaptace, sjednotil v uvedeném směru oba druhy dopravy. Tento zákon představuje ve vztahu k oběma zmíněným zákonům speciální právní úpravu, která reguluje vztahy vznikající při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou osobní dopravou s kompenzací z veřejných finančních prostředků.

Hlavním účelem vydání Komentáře je vysvětlit zcela novou právní úpravu veřejných služeb v přepravě cestujících v drážní a silniční dopravě a přiměřeně i vnitrozemské vodní plavbě. Evropská unie téměř po 40 letech přijala novou právní úpravu pro oblast veřejných služeb v železniční a silniční dopravě – nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007. I když nařízení platí přímo, v České republice byl v návaznosti na něj připraven a schválen nový zákon o veřejných službách v přepravě cestujících, jehož cílem je komplexní úprava veřejné dopravy v jednom právním předpisu. Zákon vedle adaptace na nařízení stanovuje podmínky pro liberalizaci trhu veřejné dopravy.

Komentář se proto zaměřuje na právní úpravu postavení jednotlivých orgánů při zajišťování veřejných služeb ve veřejné dopravě (stát, kraje a obce), proces nabídkového řízení pro výběr dopravce a postavení orgánu dohledu nad dodržováním postupu při uzavření smlouvy o veřejných službách, včetně stanovení jeho pravomocí.

Dále se Komentář soustřeďuje na vymezení dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí, postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících, systém financování veřejné dopravy z veřejných rozpočtů a úpravu dopravního plánování a integrovaných veřejných služeb.

V rámci úpravy podmínek pro liberalizaci trhu veřejné dopravy Komentář pojednává o možnostech přístupu jednotlivých dopravců na trh veřejné osobní dopravy financované z veřejných rozpočtů, o způsobu vymezení služeb v dokumentaci nabídkového řízení, které budou předmětem nabídkových řízení, a podmínkách ochrany investic dopravců.

Cílovou skupinou Komentáře by měly být především kraje a obce, dále Ministerstvo dopravy a ostatní ústřední úřady státní správy, dopravci v silniční a železniční dopravě

i vnitrozemské vodní plavbě, ale i širší veřejnost jakožto potenciální účastník přepravních vztahů.

Rozhodnutí autorů o tom, zda vůbec přistoupit ke zpracování Komentáře nebo se o to alespoň pokusit, se nerodilo snadno a předcházela mu poměrně vášnivá diskuse. Po počáteční skepsi nakonec zvítězila ambice tohoto tématu se chopit a zúročit přitom poznatky a zkušenosti získané při přípravě, zpracování i legislativním posuzování této nové právní úpravy. Rozhodující motivací však byla snaha napomoci lepší orientaci v tomto komplikovaném zákoně a přispět tak již od počátku k jeho snadnější praktické aplikaci. Do jaké míry se to autorům podařilo, ať laskavě posoudí vážení čtenáři. V každém případě budou autoři vděční za projevené názory a připomínky, a to včetně kritických, rádi je posoudí a využijí pro další zkvalitnění komentovaného textu zákona.

V Praze, květen 2011

autoři

ze dne 20. května 2010

O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH A O ZMĚNĚ DALŠÍCH ZÁKONŮ

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

VEŘEJNÉ SLUŽBY V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

Hlava I

Obecná ustanovení

§ 1

Předmět úpravy

(1) Tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství¹⁾ postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou²⁾ a veřejnou linkovou dopravou³⁾ (dále jen „zajišťování dopravní obslužnosti“).

(2) Na postup při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících ve vnitrozemské plavbě⁴⁾ se ustanovení tohoto zákona použijí přiměřeně.

¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

²⁾ § 24 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 23/2000 Sb.

³⁾ § 2 odst. 6 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 150/2000 Sb.

⁴⁾ Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

K § 1

1. Právní úprava veřejných služeb poskytovaných veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v ČR je obsažena ve dvou základních právních předpisech, konkrétně v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, (dále jen „nařízení (ES) č. 1370/2007“) a v zákoně č. 194/2010 Sb.,

o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon“). Nařízení (ES) č. 1370/2007 je v ČR přímo aplikovatelné a při výkladových nejasnostech zákona je svým obsahem zákonu nadřazeno.

2. Nařízení (ES) č. 1370/2007 umožňuje členským státům Evropské unie vztáhnout úpravu veřejných služeb na základě vnitrostátní úpravy i na služby poskytované ve vnitrozemské plavbě. Česká právní úprava tohoto zmocnění v nařízení (ES) č. 1370/2007 využila, a tak lze postup při zajišťování veřejných služeb přiměřeně použít i na tuto oblast dopravy.

3. Předmět právní úpravy zákona je širší než předmět právní úpravy nařízení (ES) č. 1370/2007. Zatímco předmět úpravy nařízení (ES) č. 1370/2007 je vztažen výlučně na úpravu podmínek zásahů veřejných orgánů do veřejné přepravy cestujících, kterými lze ve veřejném zájmu zajistit poskytování veřejných služeb, předmět úpravy zákona stanovuje vedle úpravy podmínek zásahů veřejných orgánů do veřejné přepravy cestujících i podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí veřejnými službami.

4. Předmětem nařízení (ES) č. 1370/2007 je podle čl. 1 nařízení stanovení právního rámce pro zásahy veřejných orgánů do veřejné přepravy cestujících a zejména podmínek pro možnost poskytování kompenzací jednotlivým dopravcům za poskytování veřejných služeb tak, aby představovaly spravedlivou náhradu a nebyly státní podporou, nebo stanovením právního základu pro udělování výlučných práv dopravcům k poskytování veřejných služeb. Na to navazuje stanovení postupů při uzavírání smluv o veřejných službách s dopravci.

5. Předmětem zákona je stanovení postupu státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti, přičemž dopravní obslužnost se zajišťuje veřejnými službami tak, jak jsou upraveny v nařízení (ES) č. 1370/2007. V návaznosti na nařízení (ES) č. 1370/2007 zákon jednotlivými ustanoveními adaptuje českou právní úpravu na toto nařízení a v těch případech, kdy nařízení (ES) č. 1370/2007 obsahuje dispozitivní úpravu pro členské státy, stanovuje v této oblasti originární právní úpravu pro Českou republiku.

6. Nařízení (ES) č. 1370/2007 se vztahuje na služby poskytované železniční dopravou nebo jiným druhem drážní dopravy a silniční dopravou. Na rozdíl od zákona obsahuje nařízení (ES) č. 1370/2007 i negativní vymezení oblasti působnosti. Podle čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 se nařízení nevztahuje na služby, které jsou provozovány z důvodu svého historického nebo turistického významu.

7. Zákon reguluje služby poskytované veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

8. Veřejnou drážní osobní dopravou se rozumí podle § 24 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu. Veřejná drážní osobní doprava může být provozována na dráze železniční, konkrétně na dráze celostátní a regionální a na dráze speciální, kterou je metro. Dále může být provozována na dráze tramvajové, trolejbusové a rovněž na dráze lanové.

9. Veřejnou linkovou dopravou se podle § 2 odst. 6 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, rozumí doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb. Pokud je veřejná linková doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu.

10. Zákon i nařízení (ES) č. 1370/2007 se tedy vztahují na veřejné služby poskytované železničním dopravcem, dopravcem na dráze tramvajové nebo trolejbusové, popřípadě lanové, a dopravcem v silniční dopravě, pokud se nejedná o služby historického nebo turistického významu. Zákon i nařízení se přiměřeně použijí i na postup při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících ve vnitrozemské plavbě.

11. Z hlediska formálního je nutno uvést, že po přijetí Lisabonské smlouvy by se již nemělo užívat slovní spojení „předpis Evropského společenství“, ale vyjádření „předpis Evropské unie“. Tato změna vyplývá z nového postavení Evropské unie jako samostatného subjektu, které je zakotveno v Lisabonské smlouvě. Požadavek na používání nového vyjádření citace či odkazů na evropskou legislativu v českých právních předpisech výslovně zakládá i čl. 48 odst. 3 platného znění legislativních pravidel vlády. Tento formální nedostatek platného zákona o veřejných službách bude jistě odstraněn při jeho nejbližší novele, neboť na něj byl předkladatel v průběhu legislativního procesu upozorněn.

Související předpisy:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70; zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

§ 2

Dopravní obslužnost

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

K § 2

1. Definice dopravní obslužnosti v zákoně zajišťuje udržení systému veřejné dopravy v České republice, který přispívá k sociálnímu rozvoji regionu a k soudržnosti území České republiky a regionů. Dopravní obslužnost není pojmem nařízení (ES) č. 1370/2007.

2. Dopravní obslužnost je vymezena z hlediska svého účelu, který má v územním obvodu naplnit. Základním obecným účelem dopravní obslužnosti je trvale udržitelný rozvoj územního obvodu. O dopravní obslužnost se ve smyslu zákona bude jednat tehdy, pokud jednotlivé dopravy ve svém souhrnu povedou k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Dopravní obslužnost je dále vymezena konkrétním účelovým určením jednotlivých druhů doprav. Jednotlivé dopravy realizované v rámci dopravní obslužnosti musí zajistit dostupnost v zákoně vyjmenovaných veřejných institucí, zařízení nebo potřeb veřejnosti, a to po všechny dny v týdnu. Instituce, zařízení a veřejné potřeby vyjmenované zákonem musí být zpřístupněny občanům veřejnou dopravou vždy, aby se jednalo o dopravní obslužnost území. Vedle uvedených institucí a zařízení lze veřejnou dopravou zpřístupnit i jiné, v definici neuvedené instituce nebo zařízení.

Hlava II

Zajištění dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost státu, kraje a obce

§ 3

(Zajištění dopravní obslužnosti krajem a obcí)

(1) Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

(2) Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Kraj může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v sousedícím územním obvodu jiného státu po předchozí dohodě s příslušným orgánem veřejné moci jiného státu, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje.

(3) Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen.

K odst. 1

1. Odstavec 1 zákona jednoznačně stanovuje, že nastavení rozsahu dopravní obslužnosti i její zajištění veřejnými službami patří do samostatné působnosti kraje a obce. Jde svým způsobem o nadbytečné ustanovení, neboť jak zákon o krajích, tak zákon o obcích obsahuje zbytkovou klauzuli, která stanoví, že pokud zákon výslovně nestanoví, že se jedná o přenesenou působnost kraje nebo obce, pak jde vždy o působnost samostatnou.

2. Ustanovení odst. 1 zákona tak právně navazuje na ustanovení § 35 odst. 2 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, podle kterého stanovení rozsahu dopravní obslužnosti patří do samostatné působnosti kraje. Dále navazuje na ustanovení § 35 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, podle kterého do samostatné působnosti obce patří uspokojování potřeb dopravy. V neposlední řadě ustanovení odst. 1 zákona navazuje i na ustanovení § 16 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, podle kterého do samostatné působnosti hl. m. Prahy patří uspokojování dopravních potřeb.

3. Až do přijetí zákona č. 1/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, ve znění pozdějších předpisů, bylo financování dopravní obslužnosti krajů v přenesené působnosti. Od účinnosti zákona č. 1/2005 Sb., tj. od 3. ledna 2005,

byla oblast financování dopravní obslužnosti krajů přenesena do samostatné působnosti krajů. Zákonem č. 1/2005 Sb. se navýšil podíl rozpočtového určení výnosů některých daní bez účelové vázanosti. Tím došlo k zásadní změně odpovědnosti krajů za ekonomické zajištění dopravní obslužnosti. Rozsah objednávané dopravní obslužnosti je tak limitován dostupnými finančními prostředky v rozpočtu kraje.

4. Kraj a obec v samostatné působnosti odpovídají za nastavení rozsahu dopravní obslužnosti, za ekonomické zajištění nastaveného rozsahu dopravní obslužnosti a za zajištění dopravní obslužnosti smlouvami s dopravci o veřejných službách v přepravě cestujících.

5. Kraj i obec zajišťují dopravní obslužnost vzájemně propojenými veřejnými službami v přepravě cestujících, které poskytují dopravci ve veřejné drážní osobní dopravě a dopravci ve veřejné linkové dopravě. Veřejnou drážní osobní dopravou se podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, rozumí služby poskytované dopravou železniční, a to na dráze celostátní nebo regionální, služby poskytované provozem metra a služby poskytované dopravou tramvajovou nebo trolejbusovou. Z působnosti zákona není vyloučena ani doprava lanová za předpokladu, že se tímto druhem dopravy neposkytují služby turistického významu. Veřejnou linkovou dopravou je podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb. Pokud je veřejná linková doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu.

K odst. 2

6. Podle odst. 2 je dopravní obslužnost kraje ze zákona vázána na územní obvod, který je v rozhodovací působnosti kraje. Povinnost zajistit dopravní obslužnost je tedy vždy vázána na územní princip. Kraj v rámci své samostatné působnosti může při rozhodování o dopravní obslužnosti zohlednit vedle územního principu i princip ochrany zájmů osob svého územního obvodu. Při respektování tohoto principu může kraj zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících i v územním obvodu jiného kraje, pokud s tím jiný kraj souhlasí.

7. Podle zákona může kraj zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících v zájmu osob svého územního obvodu i na území jiného státu. Pro poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících na území jiného státu stanovuje zákon podmínky, které musí být naplněny kumulativně. První podmínkou je, že se vždy bude jednat o veřejné služby v přepravě cestujících poskytované v územním obvodu cizího státu, který sousedí s územním obvodem kraje, druhou podmínkou je, že mezi krajem a příslušným orgánem státní moci jiného, sousedícího státu bude uzavřena dohoda o zabezpečování veřejných služeb v přepravě cestujících, a poslední podmínkou je, že veřejnými službami na území sousedícího státu se zajišťuje dopravní obslužnost kraje. Zákon tedy v žádném případě neupravuje oprávnění kraje zajišťovat dopravní obslužnost sousedícího státu. Vždy se musí jednat o zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje prostřednictvím veřejných služeb v přepravě cestujících poskytovaných i na území sousedícího státu.

K odst. 3

8. Podle odst. 3 i obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu, tj. řídí se při zajištění dopravní obslužnosti územním principem. Mělo by se však jednat o dopravní obslužnost obce, která je nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.

9. Dopravní obslužnost obce může být ve výjimečných případech zajišťována i mimo územní obvod obce, pokud to je ve prospěch občanů obce. Vzhledem k tomu, že by se veřejné služby v přepravě cestujících, které zajišťuje obec a které jsou poskytovány mimo územní obvod obce, mohly dotýkat již uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících krajem nebo jinou obcí, musí s tímto postupem obce vyslovit souhlas dotčený kraj a dotčená obec.

Související předpisy:

Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 1/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

§ 4

(Zajištění dopravní obslužnosti státem)

(1) Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.

(2) Za stát zajišťuje dopravní obslužnost Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem financí určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení na dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Nedojde-li mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí k dohodě, určí maximální výši kompenzace na návrh Ministerstva dopravy vláda; návrh na rozhodnutí vlády podá Ministerstvo dopravy vládě nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy nedošlo k dohodě mezi oběma ministerstvy ani na úrovni ministrů. Do doby rozhodnutí vlády určí rozsah dopravní obslužnosti Ministerstvo dopravy podle rozsahu dopravní obslužnosti určené v předchozím rozpočtovém roce. Na základě určené maximální výše kompenzace Ministerstvo dopravy určí rozsah zajišťování dopravní obslužnosti.

(3) Dopravní obslužnost pro potřeby obrany státu zajišťuje Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem obrany.

K § 4

1. Dopravní obslužnost státu zajišťuje Ministerstvo dopravy. Dopravní obslužnost státu je podle zákona zajišťována výlučně veřejnou drážní osobní dopravou. Pro zajištění dopravní obslužnosti státu připadá v úvahu z veřejné drážní osobní dopravy pouze železniční doprava na dráze celostátní a na dráze regionální. Dopravní obslužnost státu se zajišťuje vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní

charakter. Dopravní obslužnost státu nelze ze zákona zajišťovat veřejnou linkovou silniční dopravou.

2. Žádný právní předpis neurčuje kategorii vlaků, která by byla stanovena podle jejich kvality a podle služeb v nich poskytovaných. Vzhledem k absenci právním předpisem stanovené kategorie vlaků je pro zajištění dopravní obslužnosti státu rozhodující pouze charakter vlaku (nadregionální nebo mezinárodní charakter), a ne jeho kategorie z hlediska kvality a služeb v něm poskytovaných.

3. Rozsah dopravní obslužnosti státu stanovuje Ministerstvo dopravy. Zákon neomezuje stanovení rozsahu dopravní obslužnosti státu na rozpočtový rok. Proto lze rozsah dopravní obslužnosti státu vymezit na delší časové období, které následně umožní státu uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na delší období, než je rozpočtový rok. Rozsah dopravní obslužnosti státu je však ze zákona limitován maximální výší možné kompenzace určené dopravcům ze státního rozpočtu na celou dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Ministerstvo dopravy nemůže stanovit rozsah dopravní obslužnosti státu, aniž by znalo celkovou výši finančních prostředků určenou ze státního rozpočtu na financování veřejné dopravy, kterou se zajistí dopravní obslužnost státu.

4. Zákon vyžaduje pro stanovení celkové výše finančních prostředků na zajištění dopravní obslužnosti státu dohodu mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí. Forma dohody není zákonem stanovena. Nedohodne-li se Ministerstvo dopravy s Ministerstvem financí, rozhodne o celkové výši finančních prostředků na zajištění dopravní obslužnosti státu podle zákona vláda. Vláda rozhoduje na návrh Ministerstva dopravy. Návrh musí Ministerstvo dopravy podat vládě ve lhůtě 30 dnů, která začíná běžet prvním dnem po nedohodě obou ministerstev. Jedná se o lhůtu pořádkovou. Do doby rozhodnutí vlády určí rozsah dopravní obslužnosti Ministerstvo dopravy podle rozsahu, kterým byla financována ze státního rozpočtu v předchozím rozpočtovém roce.

5. Způsob zajištění financování dopravní obslužnosti státu je zákonem nastaven poprvé a umožňuje sladit objednávku veřejných služeb s finančními prostředky státního rozpočtu. Toto ekonomické pravidlo stanovené zákonem rovněž poprvé umožňuje uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci na delší časové období, než je období jednoho rozpočtového roku.

6. Jedná-li se o veřejné služby v přepravě cestujících pro potřeby obrany státu, pak tyto služby a jejich rozsah vymezuje Ministerstvo obrany. Ministerstvo dopravy může postupovat při jejich zajištění pouze na základě dohody uzavřené s Ministerstvem obrany.

Dopravní plánování a integrované veřejné služby

§ 5

(Plán dopravní obslužnosti území)

(1) Dopravní plánování zajišťují Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou

spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.

(2) Plán obslužnosti území jsou povinni pořizovat Ministerstvo dopravy a kraj.

(3) Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména

a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,

b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,

c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,

d) harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

(4) Plán dopravní obslužnosti území pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

K § 5

1. Zákon zavádí do právního řádu nový institut dopravního plánování, konkrétně plán obslužnosti území. Zakotvení institutu dopravního plánování do právního řádu zvýrazňuje význam dopravní obslužnosti a jejího zajišťování. Plán má být nástrojem pro hospodárné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Plánem se sleduje naplnění dvou základních cílů, tj. hospodárnost a vzájemná spolupráce.

2. Plán obslužnosti území je ze zákona povinen pořádat kraj a Ministerstvo dopravy. Kraj pořizuje plán v samostatné působnosti. Zákon ukládá Ministerstvu dopravy a jednotlivým krajům povinnost zpracovaný a odsouhlasený plán zveřejnit a předepisuje formu tohoto zveřejnění. Plán musí být zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup. Předpokládá se zveřejnění informací prostřednictvím internetové prezentace zpracovatele plánu.

3. Plán se sestavuje na období nejméně pěti let. První plán dopravní obslužnosti musí být zpracován jednotlivými kraji a Ministerstvem dopravy podle přechodných ustanovení zákona (§ 35 odst. 4) do 18 měsíců ode dne nabytí účinnosti zákona, tj. nejpozději do 31. prosince 2011.

4. Plán musí zpřístupnit dopravcům, veřejnosti a všem objednatelům veřejné dopravy informace o plánované dopravní obslužnosti daného území minimálně na pět let, dále údaje, kolik finančních prostředků stát nebo kraj v daném území vynaloží na plánovanou dopravní obslužnost a jak budou uzavírány v daném území s dopravci smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, zda nabídkovým řízením, nebo přímým uzavřením smluv, a to z pohledu časového i z pohledu ekonomického. Základem pro tvorbu plánu musí být podle zákona veřejná drážní osobní doprava zejména z důvodu jejího ekologického provozu a drážní infrastruktury. Pokud se stát nebo kraj budou podílet na integrovaných veřejných službách v přepravě cestujících, musí plán obsahovat i harmonogram a způsob této integrace. Zákon stanovuje uvedené požadavky na plán jako minimální povinný obsah plánu obslužnosti území.

5. Jedná-li se o plán obslužnosti státu, který pořizuje Ministerstvo dopravy, musí být plán vzhledem k ustanovení § 4 zákona v souladu s dohodou Ministerstva dopravy

a Ministerstva financí o finančních prostředcích pro zajištění dopravní obslužnosti státu ze státního rozpočtu.

6. Plán obslužnosti kraje musí zohlednit ustanovení § 178 odst. 5 zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Podle citovaného paragrafu školského zákona je kraj povinen zajistit dopravu pro žáky do spádové školy a ze spádové školy, pokud vzdálenost spádové školy od místa trvalého pobytu žáka přesáhne 4 km. Školský zákon svojí úpravou zajištění dopravy pro žáky stanovuje povinný obsah plánu obslužnosti území, protože konkretizuje dopravu do škol, která je součástí pojmu „dopravní obslužnost území“.

7. I když zákonem není výslovně stanovena závaznost plánu a jeho obsahu pro rozhodování státu a krajů ve věcech zajištění dopravní obslužnosti a uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících, musí být plán a jeho obsah pro rozhodování státu a krajů závazným podkladem, jinak by celý institut dopravního plánování postrádal smysl a byl pouze deklaratorním ustanovením. Aby byla zajištěna provázanost plánu se zajištěním dopravní obslužnosti území, musí dokumentace nabídkového řízení podle § 10 odst. 3 zákona vycházet z plánu obslužnosti území a být s ním v souladu.

8. Zákon nestanovuje sankce pro případ nezpracování a neschválení plánu dopravní obslužnosti ani sankce pro případ porušení plánu dopravní obslužnosti při rozhodování státu a krajů o dopravní obslužnosti, neboť se má za to, že stát a jeho instituce a vyšší územně samosprávné celky vždy zákon respektují. Zákon také neřeší možnosti změny plánu, postupy při změnách plánu a závaznost těchto změn plánu. Z logiky věci vyplývá, že změny plánu jsou možné a jejich schvalování je obdobné jako schvalování plánu. Pouze schválené změny plánu jsou závazné.

Související ustanovení:

§ 4 odst. 2 – *(dohoda Ministerstva dopravy s Ministerstvem financí o maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení)*; § 10 odst. 3 – *(obsah dokumentace nabídkového řízení)*; § 35 – přechodná ustanovení, odst. 4.

Související předpisy:

Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

§ 6

(Integrované veřejné služby)

(1) Integrovanými veřejnými službami se rozumí integrované veřejné služby v přepravě cestujících podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství⁵⁾. Požadavek na jednotnou informační službu je splněn, pokud je zajištěno poskytování informací o jednotném jízdním řádu a tarifu na jednom místě.

(2) Kraje a obce mohou samostatně nebo společně založit právnickou osobu pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „organizátor“). Organizátor může být pověřen, aby jménem kraje nebo obce uzavíral smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určeném území a u určených druhů dopravy.

(3) Majetkovou účast v organizátorovi může mít pouze kraj nebo obec. Organizátor nesmí provozovat veřejnou drážní osobní dopravu nebo veřejnou linkovou dopravu.

⁵⁾ Čl. 2 písm. m) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.

K odst. 1

1. Integrované veřejné služby definuje nařízení (ES) č. 1370/2007 v čl. 2 písm. m) jako vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti, které mají jednotnou informační službu jednotný systém jízdného a jednotný jízdní řád. Aby byla naplněna definice integrované veřejné služby, musí být všechny znaky uvedené v čl. 2 písm. m) nařízení naplněny kumulativně.

2. Zákon v návaznosti na nařízení (ES) č. 1370/2007 stanovuje, že znak jednotné informační služby je naplněn, pokud je zajištěno poskytování informací o jednotném jízdním řádu a tarifu na jednom místě.

3. Zákon se nevypořádal s právní úpravou „integrované dopravy“, která je obsažena v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a ve vyhlášce č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Tyto právní předpisy upravují podmínky integrované dopravy, které se pouze zčásti překrývají s podmínkami integrovaných služeb podle nařízení (ES) č. 1370/2007. V praxi může nastat právní problém, kdy se jedná o integrovanou dopravu a kdy o integrované služby a jaký je vzájemný vztah mezi těmito instituty. Ustanovení § 2 odst. 14 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, definuje integrovanou dopravu následovně: „Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“ Z definice vyplývá, že se jedná o dopravu uskutečňovanou společně více dopravci nebo jedním dopravcem, který provozuje více druhů dopravy. Aby šlo o integrovanou dopravu, musí být doprava zajišťovaná na základě jedné přepravní smlouvy a stejných smluvních a tarifních podmínek.

4. V uvedené definici integrované dopravy podle zákona o silniční dopravě je navíc oproti integrovaným veřejným službám podle nařízení (ES) č. 1370/2007 jako pojmový znak integrované dopravy uvedena jedna přepravní smlouva, na jejímž plnění se dopravci podílejí. Naopak zde schází jeden pojmový znak integrovaných služeb podle nařízení (ES) č. 1370/2007, kterým je jednotná informační služba.

5. Podle § 18b zákona o silniční dopravě podmínky, za nichž se přepravují osoby, jejich zavazadla a věci a zvířata s nimi přepravovaná v integrované dopravě, stanoví přepravní řád.

6. Podle § 46 vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, pokud se dopravní obslužnost uskutečňuje v rámci integrované dopravy definované v zákoně o silniční dopravě, musí být na základě smlouvy mezi všemi zúčastněnými dopravci vydávány jednotné jízdní doklady platné pro všechny zúčastněné dopravce nebo musí být navzájem uznávány jízdní doklady jednotlivých dopravců.

Obsahem smlouvy jsou též podmínky přepravy ručních zavazadel a spoluzavazadel. Z uvedeného ustanovení přepravního řádu plyne, že není potřeba mít jednotné jízdní doklady, pokud se dopravci dohodnou na vzájemném uznávání svých jízdních dokladů.

7. Dále citovaná vyhláška v § 46 stanovuje právní systém pro vypořádání výše jízdného mezi jednotlivými dopravci, kteří se podílejí na plnění jedné přepravní smlouvy. Podle § 46 odst. 6 vyhlášky, uzavřel-li dopravce přepravní smlouvu, na jejímž plnění se podílí více dopravců, přísluší každému zúčastněnému dopravci podíl z celkového jízdného nebo dovozného ve výši odpovídající délce přepravní vzdálenosti, kterou zajišťoval, nedohodnou-li se smluvně jinak.

8. Z výše uvedeného lze dospět k názoru, že integrovaná doprava, která nemá jednotnou informační službu, není integrovanou veřejnou službou podle nařízení (ES) č. 1370/2007. Integrovaná veřejná služba naopak nemusí být zajišťována plněním jedné přepravní smlouvy, a proto nenaplnuje znaky integrované dopravy. Při zajišťování dopravní obslužnosti integrovanými službami musí proto být rozlišováno mezi integrovanou dopravou podle výše citovaných předpisů a integrovanými veřejnými službami podle nařízení (ES) č. 1370/2007 a zákona. Obě kategorie integrace lze propojit pouze za předpokladu naplnění všech pojmových znaků stanovených pro obě kategorie integrace.

K odst. 2

9. V odst. 2 je konstituován organizátor integrovaných veřejných služeb. Organizátor je právnickou osobou, kterou může založit kraj nebo obec, a to i společně. Předmětem činnosti organizátora podle zákona je plnění úkolů při zřizování a organizování integrovaných veřejných služeb. Organizátor při plnění úkolů v oblasti integrovaných veřejných služeb, tak jak je vymezuje nařízení (ES) č. 1370/2007 a zákon, vystupuje podle zákona svým jménem a na vlastní odpovědnost. Organizátor může být vedle zřizování a organizování integrovaných veřejných služeb pověřen krajem nebo obcí k uzavírání smluv o veřejných službách. Při zajišťování této činnosti vystupuje organizátor vždy jménem kraje nebo obce a na odpovědnost kraje nebo obce.

10. Organizátor tak má podle zákona dvě vymezené působnosti, a to působnost, která spočívá ve zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb, a působnost, která spočívá v uzavírání smluv o veřejných službách. Tyto dvě působnosti organizátora je nutno v praxi odlišovat. První z působností organizátora stanovených zákonem zajišťuje organizátor svým jménem a na vlastní odpovědnost a druhou na základě plné moci jménem kraje nebo obce a na jejich odpovědnost.

11. Vedle takto v zákoně vymezené působnosti organizátora může kraj využít ustanovení § 14 odst. 3 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, nebo může obec využít ustanovení § 35a odst. 1 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů. Tato ustanovení výslovně zakotvují, že kraj nebo obec mohou pro výkon samostatné působnosti zakládat a zřizovat právnické osoby a organizační složky kraje nebo obce, pokud zákon nestanoví jinak.

12. S využitím těchto zmocňovacích ustanovení výše citovaných zákonů lze zajištění dopravní obslužnosti, s výjimkou oblasti integrovaných služeb a uzavírání smluv o veřejných službách, přenést na právnickou osobu založenou nebo organizační složku zřízenou krajem nebo obcí. Dopravní obslužnost, až na dvě uvedené výjimky, může za kraj nebo

obec, jmenem kraje nebo obce a na jejich odpovědnost zajišťovat právnícká osoba nebo organizační složka. Obdobnou možnost mají městské části Prahy podle § 18 odst. 1 písm. b) zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů.

13. Postavení organizátora, tak jak je vymezeno v zákoně, je speciálním ustanovením pro citovaná ustanovení zákona o krajích, zákona o obcích a zákona o hlavním městě Praze. Toto speciální ustanovení zákona lze však využít výlučně pro výše uvedené dvě působnosti, a to pro integrované veřejné služby nebo pro uzavírání smluv o veřejných službách. Ostatní činnosti související se zajišťováním dopravní obslužnosti lze přenést pouze na základě obecných zmocnění uvedených v zákoně o krajích, v zákoně o obcích nebo v zákoně o hlavním městě Praze.

K odst. 3

14. Podle zákona je organizátor právníckou osobou, která sama neprovozuje veřejnou drážní osobní dopravu nebo veřejnou linkovou dopravu. Majetkovou účast v této právnícké osobě může mít podle odst. 3 zákona pouze kraj nebo obec. Vzhledem k tomu, že odst. 2 zákona připouští založení organizátora společně krajem a obcí, lze z toho dovodit, že majetkovou účast v organizátorovi mohou mít společně kraj a obec, i když to výslovně z odst. 3 zákona nevyplývá. Ovšem na druhé straně to ani není zakázáno. Vždy se musí jednat o 100% účast kraje nebo obce v organizátorovi, popřípadě o 100% účast kraje a obce dohromady.

Související předpisy:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70; zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

§ 7

Elektronické systémy plateb a odbavení cestujících

(1) Pokud stát, kraj nebo obec při zajišťování dopravní obslužnosti provozuje elektronické systémy plateb a odbavení cestujících sám nebo prostřednictvím třetích osob, musí tyto systémy, jejich zařízení a technologie určené prováděcím právním předpisem (dále jen „určená zařízení a technologie“) zajišťovat propojitelnost mezi elektronickými systémy plateb a odbavení cestujících.

(2) Prováděcí právní předpis stanoví požadavky a postupy pro zajištění technické a provozní propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících a určených zařízení a technologií.

K odst. 1

1. Pro usnadnění výkladu tohoto strohého ustanovení je nutno vycházet z obsahu pojmu „systém plateb a odbavení cestujících“.

2. Pojem „odbavení cestujících“ se vyskytuje v právní úpravě letecké dopravy. S pojmem pracuje vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, a vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Obě vyhlášky pojem odbavení cestujících přímo nedefinují. Z uvedených vyhlášek lze však dovodit, že se tímto pojmem rozumí postupy, které vedou k uzavření smlouvy o přepravě osob a jejich zavazadel. V železniční dopravě pouze vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, pracuje s pojmem odbavení cestujících, a to ve vztahu k technickému vybavení prostor určených pro odbavení cestujících. V silniční dopravě právní předpisy s tímto pojmem nepracují.

3. Z výše citovaných prováděcích předpisů vyplývá, že pojmem odbavení cestujících se rozumí všechny činnosti, které předcházejí uzavření smlouvy o přepravě osob a vedou k němu. Nesporně se tak jedná o úkony, které souvisejí se zakoupením jízdenky, vystavením jízdního dokladu, s ověřením jízdenky dopravcem, a o úkony spojené s uzavřením smlouvy o přepravě osob, kterou uzavírá cestující s dopravcem. Všechny tyto úkony proto výlučně provádějí cestující a dopravce.

4. Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, stanovuje, že přepravní smlouva mezi dopravcem a cestujícím je uzavřena, jestliže cestující využije svého práva k přepravě z jízdního dokladu tím, že nastoupí do vozidla nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem. Z dikce přepravního řádu lze dovodit, že cestujícímu vznikne právo na přepravu zakoupením jízdenky. Své právo cestující realizuje nastoupením do dopravního prostředku nebo vstupem do vymezených prostor. Pod pojem odbavení cestujících lze proto zahrnout jak činnosti spojené se zakoupením jízdenky, tak činnosti spojené s uzavřením smlouvy o přepravě osob. Aby přepravní smlouva byla potvrzena, dopravce vyžaduje vedle nastoupení do vozidla nebo vstupu do vymezených prostor i aktivní kontrolu jízdenky. Kontrola jízdenky může být provedena osobní kontrolou, mechanickou kontrolou prostřednictvím technického zařízení nebo elektronickým způsobem.

5. Zakoupení jízdenky pomocí elektronické platby podléhá zákonu č. 284/2009 Sb., o platebním styku, ve znění pozdějších předpisů. Elektronický systém plateb za jízdenky musí být proveden vždy v souladu s tímto zákonem.

6. Zákon ve svém ustanovení vychází ze situace, kdy úkony související s uzavřením přepravní smlouvy, tj. úkony při platbě a odbavení cestujících, budou činěny elektronicky v rámci elektronického systému, který provozuje objednatel dopravní obslužnosti. V této souvislosti zákon stanovuje technické požadavky na elektronický systém plateb a odbavení cestujících. Zařízení a technologie tohoto elektronického systému plateb a odbavení cestujících musí podle zákona zajišťovat propojitelnost s jinými elektronickými systémy pro platby cestujících a odbavení cestujících, které provozují jiní objednatelé veřejných služeb v přepravě cestujících.

7. Zákon se nezabývá právními vztahy, které při využití elektronického systému plateb a odbavení cestujících vzniknou. Zákon rovněž neřeší vztahy mezi výrobcem elektronického systému plateb a odbavení cestujících, vlastníkem tohoto systému, jeho provozovatelem a uživatelem systému.

8. Problém aplikace ustanovení zákona spočívá v určení osoby, které zákon stanovuje povinnost zajistit splnění technických požadavků na propojitelnost elektronického

systému plateb a odbavení cestujících. Zákon tuto povinnost ukládá státu, kraji nebo obci, které zajišťují dopravní obslužnost (dále jen „objednatel“). Neukládá ji dopravci, který elektronický systém plateb a odbavení cestujících používá pro uzavření přepravní smlouvy. Zákon vychází z předpokladu, že objednatel je provozovatelem uvedeného systému nebo pověří jiný subjekt, který jeho jménem a na jeho odpovědnost bude elektronický systém plateb a odbavení cestujících provozovat.

9. Z výše uvedeného rozboru právních předpisů plyne, že platba jízdenky a proces odbavení cestujících je vztahem mezi cestujícím a dopravcem, který směřuje k uzavření přepravní smlouvy. Objednatel dopravy neuzavírá přepravní smlouvu s cestujícím, ale uzavírá smlouvu s dopravcem na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících ve prospěch cestujících. Výjimka může nastat v situaci, kdy objednatel je současně v postavení dopravce. Vzhledem k uvedenému lze proto ustanovení využít v první řadě pro situaci, kdy objednatel je současně dopravcem. V ostatních případech lze ustanovení využít, pokud objednatel, který je provozovatelem elektronického systému plateb a odbavení cestujících, užití systému vyžaduje od dopravce, se kterým má uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a systém poskytne na základě smlouvy dopravci, který jej pro odbavení cestujících používá.

10. Pokud elektronický systém plateb a odbavení cestujících vlastní a provozuje dopravce na základě svého rozhodnutí, nemusí systém splňovat technické podmínky propojitelnosti. V tomto případě však nelze uplatňovat u objednatel úhradu nákladů, které se zavedením a provozováním systému vznikly. Pokud systém vyžaduje objednatel veřejné dopravy, musí systém uvedený do provozu dnem 1. července 2011 splňovat podmínky propojitelnosti s jinými systémy. Za propojitelnost systému nese odpovědnost objednatel. Objednatel by měl uhradit dopravci, který systém používá, oprávněné náklady, jež se zavedením systému dopravci vznikly.

11. V této souvislosti je nutno ještě upozornit, že povinnost „zajistit technickou propojitelnost elektronického systému plateb a odbavení cestujících“, která je stanovena v ustanovení zákona, je nevymahatelná. Propojitelnost elektronického systému plateb a odbavení cestujících garantuje podle zákona každý objednatel dopravní obslužnosti, který systém provozuje sám za sebe. Zákon žádné autoritě nestanovil povinnost ověřit shodu objednatel provozovaného elektronického systému plateb a odbavení cestujících s technickými požadavky stanovenými právními předpisy pro elektronický systém. Pokud elektronický systém plateb a odbavení cestujících není propojitelný s jinými systémy, není zákonem určena autorita, která by potvrdila, zda elektronický systém je či není technicky shodný s požadavky stanovenými právním předpisem. Zákon rovněž nestanovuje žádnou sankci při nesplnění povinnosti zajištění propojitelnosti elektronického systému.

12. Podle § 35 odst. 5 musí být zajištěna propojitelnost elektronických systémů, které začnou být provozovány po uplynutí jednoho roku od účinnosti zákona, tj. od 1. července 2011. Tato povinnost je nevymahatelná.

K odst. 2

13. Odstavec je zmocňovacím ustanovením pro určení technických a provozních požadavků na elektronický systém plateb a odbavení cestujících, jejichž naplněním bude

uvedený systém zajišťovat propojitelnost s jinými systémy. Podle § 36 odst. 1 zákona vydala vláda k provedení odst. 2 nařízení č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících. Nařízení vlády č. 295/2010 Sb. ukládá provozovateli elektronického systému plateb a odbavení cestujících, tj. objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících, umožnit platby a odbavení cestujících s využitím elektronických nosičů dat. Elektronické nosiče dat musí naplňovat požadavky, které jsou uvedeny v příloze 1 tohoto nařízení. Podmínky pro zajištění technického řešení zabezpečení propojitelnosti systému stanovuje příloha 2 nařízení vlády č. 295/2010 Sb.

Související ustanovení:

§ 35 – přechodná ustanovení, odst. 5; § 36 – zmocňovací ustanovení, odst. 1.

Související předpisy:

Zákon č. 284/2009 Sb., o platebním styku, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu; nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících.

Hlava III

Postup při poskytování veřejných služeb

§ 8

(Podmínky pro poskytování veřejných služeb)

(1) Pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce (dále jen „objednatel“) poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů.^{2), 3)}

(2) Dopravce musí nejpozději ke dni nabytí účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

a) mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, jedná-li se o dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě,

b) mít licenci a schválený jízdní řád, jedná-li se o dopravce ve veřejné linkové dopravě, a dále osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, jedná-li se o dopravce v městské autobusové dopravě,

c) mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu,

d) být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách a

e) splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „standardy kvality a bezpečnosti“).

(3) Pokud objednatel poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících sám, musí požadavky podle odstavce 2 splnit nejpozději ke dni zahájení poskytování veřejných služeb.

(4) Standardy kvality a bezpečnosti jsou uvedeny v příloze k tomuto zákonu. Minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti a způsob jejich prokazování stanoví prováděcí právní předpis. Objednatel může stanovit přísnější hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti nebo požadovat splnění dalších standardů.

(5) Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících není veřejnoprávní smlouvou.

²⁾ § 24 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 23/2000 Sb.

³⁾ § 2 odst. 6 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 150/2000 Sb.

K odst. 1

1. Stát, kraj a obec mají ze zákona povinnost zajistit dopravní obslužnost v územním obvodu, ve kterém vykonávají svoji pravomoc a působnost. Jak bylo výše uvedeno, ve výjimečných případech mohou zajistit dopravní obslužnost i mimo územní obvod, pokud tím zajišťují dopravní služby pro občany svého územního obvodu. Zákon v odst. 1 umožňuje zajišťovat dopravní obslužnost dvěma způsoby. Dopravní obslužnost lze podle zákona zajistit tak, že stát, kraj i obec budou mít postavení dopravce a budou poskytovat přepravní služby přímo. V tomto případě stát, kraj ani obec nebude uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Druhou možností, jak stát, kraj nebo obec může zajistit dopravní obslužnost, je zajištění dopravní obslužnosti smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících, které uzavírají s dopravci.

2. Uvedené ustanovení zákona není plně v souladu s nařízením (ES) č. 1370/2007. Podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 lze veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat buď přímo, nebo prostřednictvím smluv o veřejných službách. Přímé poskytování služeb bez uzavřených smluv citovaný článek nařízení (ES) č. 1370/2007 umožňuje výlučně příslušnému místnímu orgánu. Příslušným místním orgánem se podle čl. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 1370/2007 rozumí příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní. Podle našeho práva je tímto orgánem kraj nebo obec. Nařízením (ES) č. 1370/2007 tudíž neumožňuje přímé poskytování veřejných služeb státem, přesněji Ministerstvem dopravy, které podle § 4 odst. 2 zákona jedná za stát a zajišťuje celostátní dopravní obslužnost.

3. Pokud je dopravní obslužnost zajišťována smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících, může stát, kraj nebo obec tyto smlouvy uzavírat pouze se subjektem, který má postavení dopravce podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), nebo zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), a který je současně provozovatelem dopravy.

4. Podle zákona o dráhách je nutno rozlišovat mezi železničním dopravcem, dopravcem tramvajovým, dopravcem trolejbusovým a dopravcem na dráze speciální (metro).

Ve všech případech se jedná o dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě, pro které však zákon o dráhách stanovuje pro provozování veřejné dopravy odlišné zákonné podmínky.

5. Železničním dopravcem je podle zákona o dráhách právnická nebo fyzická osoba, která je zapsaná v obchodním rejstříku, má platnou licenci, přidělenou kapacitu dopravní cesty, má platné osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba.

6. Tramvajovým nebo trolejbusovým dopravcem nebo dopravcem na dráze speciální (metro) je podle zákona o dráhách právnická nebo fyzická osoba, která je zapsaná v obchodním rejstříku, má platnou licenci a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze tramvajové nebo trolejbusové nebo na dráze speciální (metro).

7. Podle zákona o silniční dopravě má postavení silničního dopravce osoba, která má platnou koncesi vydanou podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a licenci k provozování linkové osobní dopravy. Jedná-li se o dopravce v městské autobusové dopravě, musí mít dopravce vedle licence i platné osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě.

8. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících může být ze strany státu uzavřena pouze s železničním dopravcem. Kraj a obec mohou uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s železničním dopravcem, s dopravcem tramvajovým, s dopravcem trolejbusovým, s dopravcem na dráze speciální (metro) a se silničním dopravcem. S jinou osobou nelze podle zákona smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřít.

K odst. 2

9. Ustanovení odst. 2 zákona ve vztahu k ustanovení odst. 1 zákona je matoucí. Ustanovení odst. 1 ukládá objednateli, kterým je stát, kraj nebo obec, povinnost uzavřít smlouvu pouze a výlučně s dopravcem, který má postavení dopravce podle zákona o dráhách nebo zákona o silniční dopravě, tudíž naplnil všechny zákonem stanovené požadavky pro provozování dopravy. Tato povinnost z díkce zákona musí být nesporně splněna ke dni uzavření smlouvy. Odstavec 2 zákona ukládá dopravci povinnost splnit požadavky stanovené v tomto odstavci pod písm. a) až e) nejpozději ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Povinnost objednatele není svým obsahem plně v souladu s povinnostmi dopravce. Objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících je oprávněn uzavřít smlouvu o veřejných službách s dopravcem, který sice podle zákona nemusí řadu zákonem uložených požadavků pro provozování dopravy splňovat v okamžiku uzavírání smlouvy, ale musí prokázat, že tyto požadavky naplní nejpozději ke dni účinnosti smlouvy. V takto uzavírané smlouvě by mělo být stanoveno, že splnění konkrétních požadavků podle § 8 odst. 2 zákona na straně dopravce se vyžaduje ke dni účinnosti smlouvy a v případě jejich nesplnění ze strany dopravce se smlouva stane neúčinnou.

K písm. a)

10. Dopravci ve veřejné drážní osobní dopravě, tj. podle zákona o dráhách železničnímu dopravci, dopravci tramvajovému, trolejbusovému a dopravci na dráze speciální (metro), zákon ukládá splnit ke dni účinnosti smlouvy tyto povinnosti:

- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty,
- mít osvědčení dopravce,
- mít uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy.

11. Podle § 34b zákona o dráhách se přiděluje kapacita dopravní cesty celostátní nebo regionální. Jiná kapacita dopravní cesty se nepřiděluje. Nepřiděluje se tak kapacita dráhy tramvajové, trolejbusové ani dráhy speciální (metro). Osvědčení dopravce se podle § 34h zákona o dráhách vydává výlučně dopravci, který provozuje dopravu na dráze celostátní nebo regionální. Pro ostatní drážní dopravu se osvědčení podle zákona o dráhách nevydává. Otázkou je, jak s touto povinností dopravce naložit, jedná-li se o dopravce tramvajového, trolejbusového nebo dopravce na dráze speciální (metro). I v těchto případech se jedná o dopravce veřejné drážní osobní dopravy. Protože neexistuje právní předpis, na jehož základě by se uvedeným dopravcům přidělovala kapacita dopravní cesty nebo vydávalo osvědčení dopravce, lze učinit závěr, že pro tyto dopravce je povinnost nesplnitelná a nelze ji ke dni účinnosti smlouvy vyžadovat.

12. Dopravce prokazuje objednateli dopravních služeb splnění povinností předložením rozhodnutí o přidělené kapacitě od přidělece kapacity dopravní cesty, jedná-li se o železničního dopravce, vydaným osvědčením železničního dopravce a předložením smlouvy o provozování drážní dopravy, pokud je dopravce jinou osobou než provozovatel dopravní cesty.

13. Podle tohoto ustanovení zákona a na rozdíl od odst. 1 musí dopravce ke dni uzavření smlouvy splnit pouze povinnost mít licenci a až ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících naplnit ostatní zákonem stanovené povinnosti (tj. mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, mít osvědčení dopravce a mít uzavřenou smlouvu o provozování dopravy s provozovatelem dopravní cesty, jedná-li se o železničního dopravce, a v případě ostatních drážních dopravců mít uzavřenou smlouvu o provozování dopravy s provozovatelem dopravní cesty).

K písm. b)

14. Dopravce ve veřejné linkové dopravě musí mít ke dni účinnosti smlouvy licenci a schválený jízdní řád. Jedná-li se o dopravce v městské autobusové dopravě, musí mít dopravce ke dni účinnosti smlouvy osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě. Z tohoto ustanovení tak vyplývá, že v rozporu s odst. 1 postačí, aby měl dopravce ke dni uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících pouze platnou koncesi.

15. Dopravce prokáže objednateli dopravních služeb ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících splnění zákonem uložené povinnosti předložením licence, jízdního řádu a v případě dopravce v městské autobusové dopravě i předložením osvědčení o oprávnění k podnikání.

K písm. c)

16. Podle ustanovení musí mít dopravce ke dni účinnosti smlouvy zajištěná vozidla, personál a technické zázemí, které korespondují s přidělenou kapacitou dopravní cesty nebo schváleným jízdním řádem. Zákon neřeší, jak dopravce prokáže objednateli veřejných služeb splnění těchto povinností.

17. Podle § 34h zákona o dráhách osvědčení dopravce prokazuje, že dopravce má ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální odborně způsobilé osoby zajišťující provozování drážní dopravy, má drážní vozidla, která splňují podmínky

způsobilosti vozidel podle zákona o dráhách. dále prokazuje, že dopravce má soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování drážní dopravy a vydal vnitřní předpisy pro provozování dopravy a vozidel, jakož i pro odbornou způsobilost osob zajišťujících provozování dopravy a způsob jejich ověřování a pravidelného školení. Z uvedeného plyne, že osvědčení dopravce prokazuje více údajů, než vyžaduje ustanovení zákona. Železniční dopravce tak prokáže naplnění zákonem uložené povinnosti osvědčením dopravce.

18. Ostatní dopravci, kterým se nevydává obdobné osvědčení dopravce, musí prokázat splnění podmínek jinými doklady. Zajištění vozidel lze prokázat dokladem o právu nakládat s vozidly a předložením technických průkazů o způsobilosti vozidel, zajištění personálu lze doložit pracovními smlouvami a naplněním kvalifikačních předpokladů ze strany zaměstnanců. Problémem prokazování zůstává doložení požadovaného technického zázemí. Zákon nestanovuje, co lze technickým zázemím rozumět. Bude tak na posouzení a stanovení objednatele veřejných služeb, co bude konkrétně vyžadovat, aby dopravce ke dni účinnosti smlouvy v oblasti technického zázemí prokázal.

K písm. d)

19. Ustanovení vyžaduje, aby dopravce byl ke dni účinnosti smlouvy způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o dráhách a zákonem o silniční dopravě. Povinnost je uložena každému dopravci, a to tak, že i dopravce v drážní veřejné osobní dopravě musí zvládnout a prokázat způsobilost zajistit činnosti uložené zákonem o silniční dopravě a naopak dopravce ve veřejné linkové dopravě musí prokázat způsobilost k činnostem podle zákona o dráhách. Zákonodárce určitě nezamýšlel, aby způsobilost k poskytování činností byla stanovena kumulativně pro dopravce podle obou zákonů, tj. jak zákona o dráhách, tak zákona o silniční dopravě. Z logiky věci plyne, že dopravce v drážní dopravě musí prokázat svoji způsobilost zajistit poskytování činností uložených mu zákonem o dráhách a dopravce v silniční dopravě podle zákona o silniční dopravě. Zákon nestanovuje způsob, jak dopravce prokáže svoji způsobilost k činnostem uloženým zákonem o dráhách nebo zákonem o silniční dopravě. Zákon rovněž nespecifikuje činnosti stanovené zákonem o dráhách nebo zákonem o silniční dopravě, které dopravce musí ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících zajistit. Bude proto na objednateli, aby stanovil, co konkrétně musí dopravce ke dni účinnosti smlouvy prokázat, a rovněž tak způsob tohoto prokázání.

K písm. e)

20. Dopravce musí ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících prokázat splnění standardů kvality a bezpečnosti dopravy. Podle odst. 4 zákona se jedná o standardy kvality a bezpečnosti, které jsou uvedeny v příloze zákona, přičemž způsob jejich prokazování včetně jejich minimálních hodnot a ukazatelů stanoví prováděcí předpis.

Poznámka autorů:

Prováděcí právní předpis však nebyl do doby zpracování Komentáře vydán.

K odst. 3

21. Tímto ustanovením se objednateli, který je v postavení dopravce a sám poskytuje veřejné služby, ukládá naplnit všechny povinnosti uložené dopravcům v odst. 2 písm. a) až e). Jak bylo výše uvedeno, v postavení dopravce, který přímo bez smlouvy zajišťuje veřejné služby v přepravě cestujících, může být podle nařízení (ES) č. 1370/2007 pouze kraj nebo obec. Zákon neřeší, komu prokazuje objednatel splnění všech podmínek a jak bude postupováno v případě jejich nesplnění. Pokud kraj nebo obec budou poskytovat přepravní služby a nebudou naplňovat podmínky vyžadované zákonem, pak vzhledem k tomu, že se podmínky uložené dopravci zčásti překrývají s podmínkami uloženými pro dopravce podle zákona o dráhách a zákona o silniční dopravě, bude v případě jejich nenaplnění postupováno podle těchto zákonů, tj. zákona o dráhách nebo zákona o silniční dopravě.

K odst. 4

22. Standardy kvality a bezpečnosti, které musí dopravce garantovat a jejich splnění prokázat ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, se týkají podle přílohy k zákonu informačních zařízení pro cestující, dále přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace a technických parametrů vozidel. Jedná se o minimální standardy. Podle zákona může objednatel stanovit přísnější hodnoty standardů nebo požadovat, aby dopravce splnil i další, v zákoně neuvedené standardy. Zákon neurčuje, jakým způsobem lze tyto další standardy od dopravce požadovat a zejména kdy je lze od dopravce požadovat. Jestli v okamžiku uzavírání smlouvy, nebo ke dni účinnosti smlouvy, nebo v průběhu plnění smlouvy.

23. Se standardy kvality počítá i nařízení (ES) č. 1370/2007. V čl. 4 odst. 6 ukládá objednatelům veřejných služeb možnost stanovit standardy kvality. Tyto standardy však podle citovaného článku nařízení (ES) č. 1370/2007 musí objednatel vždy zahrnout do dokumentace nabídkového řízení a do smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

24. Z nařízení (ES) č. 1370/2007 tedy vyplývá, že objednatel by měl splnění vyšších hodnot standardů nebo další standardy zahrnout do dokumentace nabídkového řízení a následně promítnout i do smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. V případě zákonem stanovených standardů není potřebné tyto standardy zahrnout do dokumentace nabídkového řízení.

Poznámka autorů:

Zákon nestanovuje způsob prokazování splnění standardů. Způsob má být stanoven prováděcím právním předpisem, který nebyl do doby zpracování Komentáře přijat.

Standard pro informační zařízení pro cestující

25. Informační zařízení pro cestující musí zajišťovat pro cestujícího základní informace o daném spoji před uskutečněním cesty i v jejím průběhu. Proto se vyžaduje, aby vozidlo nebo souprava vozidel byla označena zejména cílovou stanicí nebo zastávkou, dále aby vozidla pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace byla označena symbolem přístupnosti a aby všechna vozidla uvedená do provozu po dni nabytí účinnosti tohoto zákona, tj. ode dne 1. července 2010, byla vybavena zařízením, které umožňuje akustické podávání informací cestujícím v průběhu jízdy.

26. Vedle těchto požadavků na informační zařízení platí, ale pouze pro železničního dopravce, i požadavky stanovené na informační zařízení v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, které nabylo účinnosti dnem 3. prosince 2009 (dále jen „nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě“). Podle nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, má cestující právo na obdržení informací o své cestě před jízdou i v jejím průběhu a podle čl. 8 nařízení (ES) č. 1371/2007 má dopravce povinnost tyto informace cestujícímu poskytnout. Minimální rozsah poskytovaných informací dopravcem je uveden v příloze II nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Informace, které musí poskytnout železniční dopravce cestujícím před cestou, zahrnují výrazně širší údaje, než vyžaduje standard stanovený zákonem a jeho přílohou. Jedná se především o informace o podmínkách přepravní smlouvy, o jízdním řádu a nejrychlejším a nejlevnějším spoji, o podmínkách přístupnosti vlaku pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, o podmínkách přepravy jízdních kol, o dostupnosti k sezení, jakož i o lehátkových a lůžkových vozech, o službách během jízdy a o postupech při stížnostech cestujících. Informace během jízdy zahrnují informace o službách, o příštích stanicích, o zpoždění vlaku a o hlavních přípojích.

27. Nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, umožňuje z vybraných ustanovení tohoto nařízení udělit výjimku na přechodnou dobu, nejdéle na pět let. Novelou zákona o dráhách (zákon č. 194/2010 Sb., § 36a) byla výjimka na pět let z čl. 8 a přílohy II nařízení (ES) č. 1371/2007 udělena. Vzhledem k udělené výjimce z nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, platí požadavky stanovené tímto nařízením pro železničního dopravce na informační zařízení pro cestující až s účinností od 3. prosince 2014.

28. S ohledem na citované nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě je nezbytné, aby železniční dopravce ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících prokázal objednateli služeb splnění standardu kvality a bezpečnosti vztahující se k informačním zařízením pro cestující podle přílohy k zákonu a od 3. prosince 2014 i podle nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Silniční dopravce musí ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících prokázat objednateli služeb splnění standardu kvality a bezpečnosti vztahující se k informačním zařízením pro cestující podle přílohy k zákonu.

Standard pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace

29. Standard pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace podle přílohy k zákonu zahrnuje požadavky na označení míst k sezení pro tyto cestující, na možnost přepravy dětských kočárků s dítětem, na možnost přepravy vodícího psa doprovázejícího nevidomého a na vozidla, jež vymezí prováděcí předpis, která musí umožnit přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace včetně osob na vozíku.

30. Vedle těchto požadavků na naplnění standardu platí, ale pouze pro železničního dopravce, rovněž požadavky stanovené pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace v nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční

přepравě, konkrétně v kapitole V, čl. 19 až 25 tohoto nařízení. Z uvedených článků nebyla udělena výjimka. Výjimka, která byla udělena novelou zákona o dráhách zákonem č. 194/2010 Sb. v ustanovení § 36a tohoto zákona z čl. 24 odst. 3 písm. b), je nepoužitelná, vzhledem k tomu, že odst. 3 písm. b) v čl. 24 v nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, neexistuje.

31. Nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, stanovuje pro tuto skupinu osob právo na přepravu a železničnímu dopravci ukládá povinnost stanovit a dodržovat nediskriminační pravidla pro naplnění tohoto práva. Odmítnout přepravu lze pouze tehdy, je-li požadována přeprava nad rámec takto stanovených pravidel. V případě odmítnutí přepravy je železniční dopravce povinen písemně vyzoomět dotčenou postiženou osobu o svých důvodech pro toto jednání do pěti pracovních dnů od odmítnutí rezervace nebo odmítnutí vydání přepravního dokladu nebo stanovení podmínky doprovodu. Železniční dopravce je povinen poskytovat rezervace a přepravní doklady uvedeným osobám bez jakýchkoliv dodatečných nákladů.

32. Nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, dále ukládá železničnímu dopravci povinnost zajistit při odjezdu osoby s omezenou schopností pohybu a orientace z obsazené železniční stanice, při průjezdu touto stanicí nebo po příjezdu do ní bezplatnou pomoc takovým způsobem, aby tato osoba byla schopna nastoupit do odjíždějícího dopravního spoje, přestoupit na přípoj nebo vystoupit z příjíždějícího dopravního spoje, na který si zakoupila přepravní doklad. Nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, také ukládá železničnímu dopravci povinnost poskytnout této osobě bezplatnou pomoc ve vlaku, při nastupování do vlaku a při vystupování z něj.

33. S ohledem na citované nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě je proto nezbytné, aby objednatel veřejné služby ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících požadoval od železničního dopravce prokázání splnění standardu kvality a bezpečnosti vztahující se k přepravě osob s omezenou schopností pohybu a orientace podle zákona a jeho přílohy i podle nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, a to již od účinnosti zákona, tj. od 1. července 2010. Silniční dopravce musí ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících prokázat objednateli služeb splnění standardu pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace podle zákona a jeho přílohy.

34. Jak bylo již výše uvedeno, pokud při uzavírání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dopravce nedoloží objednateli schopnost splnění standardu kvality a bezpečnosti ke dni účinnosti smlouvy, neměla by být smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřena. Bude-li však smlouva přesto uzavřena, není v zákoně stanovena sankce za porušení této povinnosti. V této souvislosti je nezbytné upozornit, že podle zákona o dráhách je porušení povinností stanovených železničnímu dopravci v kapitole V nařízení (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, správním deliktem, za který se uloží pokuta podle § 52 odst. 12 písm. a) až do výše 1 mil. Kč.

Poznámka autorů:

Standard pro technické parametry vozidel

Standard se vztahuje výlučně na dopravce, který provozuje veřejnou linkovou dopravu. Je odvislý od prováděcího právního předpisu, který nebyl do doby zpracování Komentáře vydán.

K odst. 5

35. Podle zákona je smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících smlouvou podle obchodního zákoníku, a ne smlouvou uzavíranou podle správního řádu, tedy veřejnoprávní smlouvou. Určit, o jakou smlouvu se jedná, přímo zákonem je důležité z toho důvodu, že služby v přepravě cestujících, za které se dopravci poskytuje kompenzace nebo na poskytování kterých získal dopravce výlučné právo, lze podle nařízení (ES) č. 1370/2007 pouze tehdy, pokud je na tyto služby uzavřena smlouva. Bez uzavření smlouvy nemůže objednatel poskytovat dopravci ani kompenzaci, ani výlučná práva. O jakou smlouvu se má jednat, nařízení (ES) č. 1370/2007 nestanovuje. V našem právním řádu připadaly do úvahy dva typy smluv – veřejnoprávní nebo soukromoprávní. Aby při posuzování smluv uzavíraných na zajištění dopravní obslužnosti nevznikly pochybnosti, zákon stanovil, že se nejedná o veřejnoprávní smlouvu. Do přijetí zákona byl charakter smlouvy vykládán různě. V právní teorii byli zastánci jednoho i druhého typu smluv.

36. Podle usnesení zvláštního senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. května 2008, čj. Konf 31/2007-82 je smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě (§ 19 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě) veřejnoprávní smlouvou, neboť zakládá práva a povinnosti v oblasti veřejného práva (§ 159 odst. 1 správního řádu z roku 2004); jde přitom o smlouvu subordinační (§ 161 odst. 1 správního řádu), a vztahy jí spravované tak mohou být upraveny i autoritativním rozhodnutím správního orgánu [čl. 1 odst. 5 nařízení Rady (EHS) č. 1191/69, o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách]. Spory z této smlouvy přísluší rozhodovat správnímu orgánu [§ 169 odst. 1 písm. d) správního řádu]. Toto pojetí smlouvy o závazku veřejné služby v přepravě cestujících vycházelo zejména z komunitárního práva, které umožňovalo mocenský zásah do smluvních vztahů v zájmu zajištění veřejné služby. Stávající nařízení minimalizuje tuto možnost a připouští zásah do smluvních vztahů pouze v případě přerušení služeb nebo bezprostředního rizika vzniku takové situace.

37. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících budou uzavírány podle ustanovení § 261 odst. 2 obchodního zákoníku, který upravuje závazkové vztahy mezi podnikateli při jejich podnikání a státem nebo samosprávnou územní jednotkou při zabezpečování veřejných potřeb. V daném případě se smlouvou zajišťuje veřejná potřeba spočívající v zajištění dopravní obslužnosti příslušného územního obvodu ve prospěch občanů.

Související ustanovení:

Příloha zákona – standardy kvality a bezpečnosti.

Související předpisy:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70; zákon č. 266/1994 Sb.,

o dráhách, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů; nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě; obchodní zákoník.

§ 9

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících

(1) Objednatel v souladu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství¹⁾ může uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem vybraným na základě nabídkového řízení. Jsou-li splněny podmínky § 18, může objednatel uzavřít smlouvu s dopravcem přímým zadáním.

(2) Objednatel předá Ministerstvu financí do 31. března souhrnný přehled smluv o veřejných službách uzavřených v předchozím kalendářním roce.

¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

K odst. 1

1. Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících může objednatel uzavřít s dopravcem, který byl vybrán způsobem, jaký povoluje nařízení (ES) č. 1370/2007 a na něj navazující zákon. Zákon v návaznosti na nařízení (ES) č. 1370/2007 stanovuje, že dopravce má být vybírán pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v nabídkovém řízení. Pouze v případech vyjmenovaných v nařízení (ES) č. 1370/2007 a v zákoně lze uzavřít smlouvu s dopravcem přímo bez nabídkového řízení.

2. Z čl. 5 nařízení (ES) č. 1370/2007 vyplývají tyto možné postupy objednatele pro výběr dopravce:

- nabídkové řízení podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 1370/2007 (tj. regulovaná soutěž dopravců, kdy objednatel vybírá mezi nabídkami více dopravců), nebo
- přímé uzavření smlouvy s dopravcem podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 a 6 nařízení (ES) č. 1370/2007,
- veřejná zakázka v souladu s čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007, která je aplikovatelná v autobusové nebo tramvajové dopravě podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES, o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb, nebo směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES, o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby.

3. Podle čl. 3 nařízení (ES) č. 1370/2007 musí být v případě postupu výběru dopravce cestou nabídkového řízení nebo přímého uzavření smlouvy dodrženy tyto hlavní zásady pro výběr dopravce:

Zásada transparentnosti

4. Tato zásada je promítnuta do čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007, který ukládá příslušným orgánům, jež jsou v roli objednatele veřejné dopravy, povinnost nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení nebo jeden rok před přímým uzavřením

smlouvy zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie základní informace týkající se výběru dopravce, typu plánovaných smluv a rozsahu služeb, které mají být smlouvami zajišťovány.

5. Ačkoliv to není v tomto výčtu explicitně stanoveno, z dalšího textu citovaného ustanovení nařízení (ES) č. 1370/2007 a z jeho smyslu vyplývá, že dalším povinným a neopomenutelným údajem, který musí být vždy zveřejněn v Úředním věstníku Evropské unie spolu s výše uvedenými údaji, je i přesné datum zahájení nabídkového řízení nebo přímého uzavření smlouvy.

6. Dále je v čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 stanoveno: „pokud se tyto informace po zveřejnění změní, zveřejní příslušný orgán co nejdříve opravu. Touto opravou nesmí být dotčeno datum přímého uzavření smlouvy nebo zahájení nabídkového řízení.“ Ze samotného textu nařízení (ES) č. 1370/2007 je tedy zřejmé, že jakmile příslušný orgán (tj. objednatel dopravy) jednou zveřejní (notifikuje) v Úředním věstníku Evropské unie svůj záměr zahájit nabídkové řízení (resp. přímo uzavřít smlouvu o veřejných službách), nebude již moci změnit avizovaný termín jeho zahájení. V tomto směru se tedy jedná o nevratný proces. Po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie bude objednatel moci modifikovat zveřejněné informace pouze co do formy a obsahu, tzn. bude moci zasáhnout do vymezení obsahu a rozsahu služeb ve veřejné dopravě, nebude však již moci zasahovat do hlediska časového, tj. nemůže již avizovaný záměr odvolat ani posunout termín pro vyhlášení nabídkového řízení nebo přímého uzavření smlouvy o veřejných službách.

7. Zásada transparentnosti je dále promítnuta do čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007, které ukládá objednatelům veřejné dopravy povinnost zveřejnit jednou za rok souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, o vybraných dopravcích, kteří tyto služby zajišťují, a rovněž tak informaci o kompenzaci, která se poskytuje dopravcům. Zpráva musí obsahovat i údaje o výlučných právech, která byla poskytnuta dopravcům.

Zásada spravedlnosti

8. Zásada spravedlnosti je obsažena v čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 1370/2007 a vztahuje se na nabídkové řízení. Podle této zásady musí být postup pro nabídkové řízení otevřen pro všechny dopravce.

Zásada hospodárnosti

9. Nařízení (ES) č. 1370/2007 zakazuje nadměrné poskytnutí kompenzace dopravcům. Tato zásada se vztahuje na všechny smlouvy o veřejných službách bez ohledu na to, jakým postupem byly smlouvy s dopravcem uzavřeny. Zásada je promítnuta zejména v čl. 6 nařízení (ES) č. 1370/2007.

Zásada rovného postavení

10. Zásada je obsažena zejména v čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 1370/2007, kde je vysloven zákaz jakékoli diskriminace dopravců při nabídkovém řízení.

Zásada ochrany práv

11. Zásada je stanovena v čl. 5 odst. 7 nařízení (ES) č. 1370/2007. Podle nařízení každý dopravce, který má nebo měl zájem o uzavření smlouvy, má možnost podat žádost o přezkum postupu při výběru dopravce nezávislému orgánu.

12. Nařízení (ES) č. 1370/2007 upravuje smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících jako smluvní typ, pro který je stanoven právní režim a obsah smlouvy. Zákon ani nařízení (ES) č. 1370/2007 nestanovují formu smlouvy. Vzhledem k povinnému obsahu smlouvy by smlouva měla mít vždy písemnou formu, aby nevznikly pochybnosti o existenci konsenzu mezi smluvními stranami o všech náležitostech povinného obsahu smlouvy. Obsah smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících je stanoven v čl. 4 nařízení (ES) č. 1370/2007. Jedná se o povinný obsah smlouvy. Obsahem smluv podle nařízení (ES) č. 1370/2007 musí být:

- vymezení závazku veřejné služby,
- vymezení území, kde budou služby poskytovány,
- stanovení ukazatelů pro výpočet platby kompenzace,
- povaha a rozsah udělených výlučných práv, pokud byla dopravní udělena,
- vymezení způsobu rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb; náklady mohou zahrnovat zejména náklady na personál, energii, poplatky za užití infrastruktury, náklady na údržbu a opravu vozidel a zařízení pro provozování služeb, fixní náklady a přiměřený výnos z kapitálu,
- hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti požadované nad rámec zákonem stanovených standardů kvality a bezpečnosti,
- podmínky pro použití subdodávek,
- doba trvání smlouvy.

13. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících musí být podle čl. 4 nařízení (ES) č. 1370/2007 uzavírána vždy na dobu určitou. Smlouva může být v případech taxativně stanovených v nařízení (ES) č. 1370/2007 prodloužena.

14. Smlouvy lze uzavřít v silniční dopravě na dobu až 10 let, v železniční dopravě na dobu až 15 let a na dobu až 15 let na několik druhů dopravy, pokud železniční doprava představuje více než 50 % z poskytovaných služeb.

15. Doba trvání smluv lze prodloužit z 10 let až na 15 let v silniční dopravě a z 15 let až na 22,5 roku v železniční dopravě, pokud je to s ohledem na amortizaci majetku nezbytné; přitom se jedná o majetek dopravce, který je významný vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb.

16. Smlouvy lze prodloužit i o delší dobu, je-li to odůvodněno amortizací kapitálu ve vztahu k výjimečným investicím do infrastruktury nebo vozidel; v tomto případě je stanovena povinnost informovat Komisi o době trvání smlouvy a důvodech pro tuto dobu trvání smlouvy do jednoho roku od uzavření takové smlouvy.

17. Zákon nestanovil minimální dobu účinnosti smluv. Při uzavírání smlouvy tak vždy musí být respektována pouze maximální doba účinnosti smluv stanovená nařízením (ES) č. 1370/2007.

K odst. 2

18. Vzhledem k tomu, že se na úhradě veřejných služeb v přepravě cestujících účastní formou kompenzace veřejné rozpočty, mají objednatelé těchto služeb zákonem uloženou povinnost oznamovat Ministerstvu financí přehled smluv uzavřených v příslušném kalendářním roce. Souhrnný přehled smluv oznamuje objednatel po uplynutí kalendářního roku, nejpozději do 31. března následujícího kalendářního roku. Zákon blíže nespecifikuje

obsah oznamovací povinnosti jednotlivých objednatelů. Podle důvodové zprávy k vládnímu návrhu zákona se uložením oznamovací povinnosti sleduje zajištění výkonu rozpočtového dozoru. Pokud má oznamovací povinnost o uzavřených smlouvách naplnit uvedený cíl, pak nepostačí pouhý přehled nebo seznam uzavřených smluv. Pro výkon dozoru bude potřebný údaj o výši kompenzace vyplacené dopravcům z veřejných rozpočtů.

Související předpisy:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

Nabídkové řízení

§ 10

(Zahájení nabídkového řízení)

(1) Nabídkové řízení se zahajuje uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení. Oznámení je výzvou neomezenému počtu dopravců k podání nabídek a k prokázání splnění požadované kvalifikace. Oznámení musí obsahovat

- a) identifikační údaje o objednateli,**
- b) popis předmětu nabídkového řízení, který zahrnuje rovněž předpokládanou hodnotu a předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících,**
- c) kritéria pro výběr dopravce,**
- d) informaci o dostupnosti dokumentace nabídkového řízení,**
- e) lhůtu pro podání nabídek, která nesmí být kratší než 52 dnů ode dne uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení,**
- f) místo podání nabídky a**
- g) informaci o tom, v jakém jazyce má být nabídka podána.**

(2) Oznámení o zahájení nabídkového řízení uveřejní objednatel v informačním systému podle zákona o veřejných zakázkách. Pokud předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících, které jsou předmětem nabídkového řízení, překročí 50 000 km za rok, uveřejní objednatel oznámení rovněž v Úředním věstníku Evropské unie prostřednictvím Úřadu pro úřední tisky. Pro uveřejňování se dále použijí příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách obdobně.

(3) Pro obsah dokumentace nabídkového řízení se použijí příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách o zadávací dokumentaci obdobně s tím, že objednatel v dokumentaci vymeze veřejné služby v přepravě cestujících tak, aby

- a) tvořily ucelené technické a provozní soubory a v případě veřejné drážní osobní dopravy na dráze celostátní nebo regionální nenarušovaly síťový charakter drážní dopravy a**
- b) byly dopravně provázané s jinými veřejnými službami v přepravě cestujících.**

(4) Pro poskytování dokumentace nabídkového řízení se použije příslušné ustanovení zákona o veřejných zakázkách o poskytování zadávací dokumentace v otevřeném řízení obdobně.

(5) Pro zadávací lhůtu, technické podmínky, klasifikaci předmětu smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, dodatečné informace k zadávacím podmínkám, pro podání nabídek a jejich obsah a pro elektronické prostředky a nástroje se použijí příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách obdobně. Pro kvalifikaci, její rozsah, prokazování splnění kvalifikace, posouzení kvalifikace, vyloučení z účasti na nabídkovém řízení a jistotu se použijí příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách obdobně.

(6) Vzor formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému podle zákona o veřejných zakázkách stanoví prováděcí právní předpis.

K § 10

1. Nabídkové řízení je povinným způsobem výběru dopravce pro veřejné služby v přepravě cestujících, pokud není naplněna některá nařízením (ES) č. 1370/2007 a tímto zákonem povolená výjimka, kdy lze vybrat dopravce přímo, bez nabídkového řízení. Nařízení (ES) č. 1370/2007 neupravuje přímo postup pro nabídkové řízení, ale pouze stanovuje, kterými zásadami má být postup nabídkového řízení veden. Jedná se o zásadu otevřeného řízení, spravedlivého řízení, transparentního a nediskriminačního řízení.

2. Postup nabídkového řízení stanovuje až zákon. Zákon upravil nabídkové řízení formálně jako samostatné řízení, které je odlišné od řízení stanoveného v zákoně č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“) a rovněž tak od řízení podle zákona č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Obsahově se však na nabídkové řízení vztahuje řada ustanovení zákona o veřejných zakázkách. Jednotlivá ustanovení zákona, která upravují nabídkové řízení, přímo v textu zákona odkazují na obdobné použití ustanovení zákona o veřejných zakázkách na nabídkové řízení. Právní úprava nabídkového řízení je postavena na odkazech na zákon o veřejných zakázkách, čímž značně komplikuje výklad jednotlivých ustanovení nabídkového řízení. Odkazy na zákon o veřejných zakázkách jsou závazné, ale protože jsou pouze v rovině obecné, jsou stěží aplikovatelné. V textu zákona se používá nejčastěji formulace, že se na daný konkrétní postup nabídkového řízení použijí „příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách“. Není tudíž srozumitelné a jednoznačné, které konkrétní ustanovení zákona o veřejných zakázkách je v daném případě příslušné a musí být použito na nabídkové řízení. Obdobné použití zákona o veřejných zakázkách podle legislativních pravidel vlády znamená, že se zákon o veřejných zakázkách na daný právní vztah nabídkového řízení vztahuje v plném rozsahu. Protože v textu zákona není uvedeno konkrétní ustanovení zákona o veřejných zakázkách, které se na nabídkové řízení přímo vztahuje, je v mnoha případech výklad postupu nabídkového řízení obtížný. Obtížnost výkladu ztěžuje i terminologická odlišnost obou zákonů.

K odst. 1 a 2

3. Okamžik zahájení nabídkového řízení je ze zákona vázán na okamžik uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení. Oznámení o zahájení nabídkového řízení plní podle zákona dvě funkce. Jednak funkci výzvy neomezenému počtu dopravců k podání

nabídek, jednak funkci výzvy dopravcům, aby prokázali požadovanou kvalifikaci. Objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících (stát, kraj nebo obec) musí oznámení o zahájení nabídkového řízení uveřejnit v informačním systému podle zákona o veřejných zakázkách. Pokud rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících, které jsou předmětem nabídkového řízení, překročí 50 000 km za rok, je objednatel povinen oznámení o zahájení nabídkového řízení rovněž uveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie. Na uveřejňování se podle zákona vztahují příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách obdobně.

4. Zákon o veřejných zakázkách upravuje informační systém zejména v ustanovení § 157. Podle tohoto ustanovení se informačním systémem rozumí informační systém veřejné správy podle zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Správcem informačního systému je Ministerstvo pro místní rozvoj. Informační systém zabezpečuje uveřejňování informací o veřejných zakázkách, vedení seznamu kvalifikovaných dodavatelů, vedení seznamu systémů certifikovaných dodavatelů, statistické výstupy o veřejných zakázkách. Součástí informačního systému je podle § 144 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách rovněž rejstřík osob se zákazem plnění veřejných zakázek.

5. Podle § 146 zákona o veřejných zakázkách se v informačním systému uveřejňují oznámení o zahájení zadávacího řízení na tzv. podlimitní veřejné zakázky. Jedná-li se o nadlimitní veřejné zakázky, pak je oznámení o zahájení zadávacího řízení uveřejněno rovněž v Úředním věstníku Evropské unie. V případě veřejné zakázky na služby podle přílohy č. 2 zákona o veřejných zakázkách se však v Úředním věstníku Evropské unie uveřejňuje pouze oznámení o výsledku zadávacího řízení nebo oznámení týkající se soutěže o návrh. Zadavatel může uveřejnit vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie přímo prostřednictvím Úřadu pro úřední tisky Evropských společenství nebo na základě žádosti zadavatele prostřednictvím provozovatele informačního systému.

6. Výše popsaná ustanovení zákona o veřejných zakázkách mají být podle zákona v plném rozsahu vztažena na uveřejňování oznámení o zahájení nabídkového řízení. Plné použití ustanovení zákona o veřejných zakázkách na uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení otevírá celou řadu otázek. Kupříkladu není jasné

- zda bude v informačním systému veden seznam kvalifikovaných dopravců a zda budou vedeny statistické výstupy o nabídkových řízeních,
- zda bude veden v informačním systému rejstřík osob se zákazem plnění nabídkových řízení,
- co je „podlimitní“ a „nadlimitní“ zakázka v nabídkovém řízení.

7. Vzhledem k tomu, že zákon o veřejných službách v přepravě cestujících nepracuje s pojmem „podlimitní“ a „nadlimitní“ veřejná zakázka, lze se přiklonit k výkladu, že pro uveřejňování bude mít v nabídkovém řízení obdobný právní režim, jako má v zákoně o veřejných zakázkách podlimitní veřejná zakázka, objednávka veřejných služeb v přepravě cestujících, která nepřekročí 50 000 km za běžný rok. V tomto případě bude objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících (stát, kraj nebo obec) uveřejňovat oznámení o zahájení nabídkového řízení pouze v informačním systému. V ostatních případech bude objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících uveřejňovat oznámení o zahájení nabídkového řízení i v Úředním věstníku Evropské unie.

8. Nařízení (ES) č. 1370/2007 rovněž ukládá objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících povinnost zveřejnit nabídkové řízení. Tato povinnost je uložena v čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007. Se zveřejněním nabídkového řízení však nařízení (ES) č. 1370/2007 nespojuje okamžik zahájení nabídkového řízení, jak to činí zákon. V citovaném článku nařízení je objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících uložena povinnost zveřejnit nabídkové řízení nejméně rok před jeho zahájením v Úředním věstníku Evropské unie. Podle čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 není nutno zveřejnit informace o nabídkovém řízení, pokud se smlouva týká méně než 50 000 km služeb ročně. Informační povinnost objednatele, která musí být naplněna nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení, je převzata z nařízení do ustanovení § 19 odst. 1 zákona. K této informační povinnosti objednatele viz proto komentář k § 19 odst. 1 zákona.

9. Objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících (stát, kraj nebo obec) má tedy dvě samostatné povinnosti v oblasti uveřejňování nabídkového řízení na veřejné služby v přepravě cestujících. První povinnost plyne přímo z nařízení (ES) č. 1370/2007 a vztahuje se na uveřejňování informací o nabídkovém řízení jeden rok před datem zahájení nabídkového řízení v Úředním věstníku Evropské unie a druhá povinnost plyne pouze ze zákona, kdy je s uveřejněním spojeno datum zahájení nabídkového řízení. Právní úprava tak pro oblast nabídkového řízení stanovuje pro objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících povinnost dvojího zveřejňování informací, a to rok před zamýšleným datem nabídkového řízení a při zahájení nabídkového řízení.

10. Podle zákona je nabídkové řízení zahájeno dnem uveřejnění. Pokud se jedná o veřejné služby nad 50 000 km ročně, je nabídkové řízení zahájeno, až když je oznámení o zahájení nabídkového řízení uveřejněno jak v informačním systému, tak v Úředním věstníku Evropské unie. Aby došlo k naplnění uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení, a tím i bylo zahájeno nabídkové řízení pro veřejné služby nad 50 000 km ročně, musí být podle zákona kumulativně naplněny oba způsoby uveřejnění.

11. Podle § 146 odst. 4 zákona o veřejných zakázkách, který se aplikuje na nabídkové řízení v plném rozsahu, objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících musí být schopen prokázat datum odeslání oznámení o zahájení nabídkového řízení k uveřejnění v informačním systému a popřípadě v Úředním věstníku Evropské unie. Provozovatel informačního systému poskytne objednateli potvrzení o datu uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému. Odeslal-li provozovatel informačního systému na základě žádosti objednatele oznámení o zahájení nabídkového řízení k uveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, obsahuje potvrzení rovněž datum odeslání oznámení o zahájení nabídkového řízení Úřadu pro úřední tisky Evropských společenství.

12. Za uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení se považuje uveřejnění všech údajů, které musí oznámení o zahájení nabídkového řízení obsahovat. Jedná se o údaje taxativně stanovené v § 10 odst. 1 zákona pod písm. a) až g). Tyto údaje tvoří povinný obsah oznámení o zahájení nabídkového řízení. Pokud se objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících rozhodne o podaných nabídkách dále jednat podle § 11 odst. 1 tohoto zákona, musí oznámení o zahájení nabídkového řízení navíc obsahovat způsob jednání o nabídkách a způsob výběru dopravců pro další jednání, jak požaduje ustanovení § 11 odst. 1 zákona. I tyto obsahové náležitosti oznámení o zahájení nabídkového

řízení jsou obligatorním obsahem oznámení. Bez uvedení těchto skutečností v oznámení o zahájení nabídkového řízení nelze o nabídkách dopravců dále jednat a ustanovení § 11 nelze využít.

13. Pro obsah zveřejnění nabídkového řízení minimálně jeden rok před datem jeho zahájení podle čl. 7 nařízení (ES) č. 1370/2007 platí odst. 2 čl. 7, ve kterém je upraven pouze povinný minimální obsah zveřejnění. Podle nařízení (ES) č. 1370/2007 je obsahem zveřejnění nabídkového řízení informace o názvu a adrese objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících, typ smlouvy, vymezení služeb, územní obvod, ve kterém budou služby poskytovány, a datum zahájení nabídkového řízení. Všechny informace, které tvoří minimální obsah zveřejnění, mohou být až do data zahájení nabídkového řízení změněny. Změna informací musí být rovněž zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie. Nařízení (ES) č. 1370/2007 nepřipouští změnu v datu zahájení nabídkového řízení. Pokud již jednou bylo v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněno nabídkové řízení a informace vtahující se k nabídkovému řízení, nelze již měnit datum zahájení nabídkového řízení. Přitom datum zahájení nabídkového řízení je podle zákona závislé na skutečném datu uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení.

14. Nabídkové řízení je zahájeno dnem uvedeným v potvrzení provozovatele informačního systému jako datum uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému a dnem uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení v Úředním věstníku Evropské unie, jedná-li se o veřejné služby nad 50 000 km ročně. Pokud se tyto dny časově neshodují, je pro okamžik zahájení nabídkového řízení rozhodný poslední den uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení. Okamžik zahájení nabídkového řízení je podle zákona odlišný od okamžiku zahájení zadávacího řízení podle zákona o veřejných zakázkách, kdy je zadávací řízení zahájeno podle § 26 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách již odesláním oznámení k uveřejnění.

K odst. 3

15. Podle zákona se pro obsah dokumentace nabídkového řízení použijí příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách o zadávací dokumentaci obdobně, tj. v plném rozsahu. Z uvedeného tedy plyne, že se na obsah dokumentace nabídkového řízení v plném rozsahu aplikuje ustanovení § 44 zákona o veřejných zakázkách, vyjma ustanovení, která se vztahují na veřejné zakázky na stavební práce a částečně na subdodavatele.

16. I pro dokumentaci nabídkového řízení tedy platí, že se jedná o soubor dokumentů, údajů, požadavků a technických podmínek objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících, kterými objednatel vymezí předmět veřejných služeb v přepravě cestujících v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky ze strany dopravců. Za správnost a úplnost dokumentace nabídkového řízení odpovídá objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících. V této souvislosti je nutno upozornit na ustanovení § 5 tohoto zákona, které upravuje dopravní plánování. Odstavec 3 tohoto paragrafu stanovuje minimální obsah plánu dopravní obslužnosti. Součástí obsahu plánu je kromě jiného i „časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv“. Dokumentace nabídkového řízení by tak měla být v souladu s plánem dopravní obslužnosti.

17. Dokumentace nabídkového řízení musí minimálně obsahovat údaje vymezené v § 44 odst. 3 zákona o veřejných zakázkách. Jedná se o obligatorní obsahové náležitosti

dokumentace nabídkového řízení. Vedle těchto obligatorních náležitostí musí dokumentace nabídkového řízení naplnit požadavky vztahující se ke způsobu vymezení předmětu nabídkového řízení, jak požaduje zákon. Podle zákona musí být předmět nabídkového řízení, kterým jsou veřejné služby v přepravě cestujících, vymezen tak, aby služby tvořily ucelené technické a provozní soubory a nenarušovaly síťový charakter dopravy, jsou-li předmětem nabídkového řízení služby ve veřejné dráží osobní dopravě na dráze celostátní a regionální. Dále musí být veřejné služby v dokumentaci nabídkového řízení vymezeny způsobem, který zaručuje dopravní provázanost s jinými veřejnými službami. Cílem těchto požadavků je zamezit rozdělování zajišťovaných veřejných služeb na rozdrobené, vzájemně neprovázané celky, což by v důsledku mohlo vést ke zvyšování nároků na veřejné rozpočty. U železniční dopravy je zvláště zdůrazněn její síťový charakter.

18. Bude-li objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících vyžadovat od dopravce v souladu s § 8 odst. 4 zákona plnění standardů kvality a bezpečnosti na vyšší úrovni, než stanovuje zákon ve své příloze, musí být tyto standardy zahrnuty do dokumentace nabídkového řízení.

19. Podle § 44 odst. 6 zákona o veřejných zakázkách má zadavatel oprávnění požadovat, aby byly v nabídce specifikovány části veřejných zakázek, které hodlá uchazeč zadat subdodavatelům. Zadavatel nemá možnost podle zákona o veřejných zakázkách zcela vyloučit plnění zakázky prostřednictvím subdodavatele. Může v zadávací dokumentaci pouze stanovit, že určitá část zakázky nesmí být plněna subdodavatelem. Plná aplikace uvedeného ustanovení zákona o veřejných zakázkách nekorresponduje s nařízením (ES) č. 1370/2007. Podle bodu 19 výkladové preambule nařízení (ES) č. 1370/2007 mohou subdodávky přispět k účinnější veřejné dopravě a objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících má mít možnost stanovit podmínky pro subdodávky. Z čl. 4 odst. 7 nařízení (ES) č. 1370/2007 vyplývá oprávnění objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících subdodávky zcela vyloučit. Pokud objednatel subdodávky nevyloučí, pak musí v dokumentaci nabídkového řízení stanovit jejich podmínky. Základní podmínka pro možnost využití subdodávek je stanovena přímo nařízením (ES) č. 1370/2007. Nařízení (ES) č. 1370/2007 stanovuje, že pokud byla objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících připuštěna možnost subdodávek, musí dopravce poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících sám. Zákon ani nařízení (ES) č. 1370/2007 nestanovují, co se rozumí „převážnou částí veřejných služeb“. Lze učinit závěr, že o převážnou část veřejných služeb se bude jednat, když dopravce bude sám poskytovat alespoň 51 % z rozsahu sjednaných veřejných služeb.

20. Podle § 44 odst. 8 zákona o veřejných zakázkách může zadavatel v zadávacích podmínkách uvést též požadavky týkající se zvláštních podmínek pro plnění veřejné zakázky, a to zejména v sociální oblasti, v oblasti zaměstnanosti nebo v oblasti životního prostředí. Tato možnost se vztahuje i na objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících, aby do dokumentace nabídkového řízení zahrnul i požadavky na sociální oblast nebo oblast zaměstnanosti či životního prostředí. Požadavky na oblast sociální a oblast zaměstnanosti jsou pro veřejné služby v přepravě cestujících specifikovány v nařízením (ES) č. 1370/2007. Nařízením umožňuje objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících vymezením v dokumentaci nabídkového řízení podmínky týkající se sociální oblasti a oblasti zaměstnanosti. Z bodu 16 výkladové preambule nařízení (ES) č. 1370/2007

a z čl. 4 odst. 5 nařízení lze dovodit možnost objednat veřejných služeb v přepravě cestujících zahrnout do dokumentace nabídkového řízení požadavek na nově vybraného dopravce pro poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, aby zaměstnancům, kteří byli dříve za účelem poskytování veřejných služeb zaměstnáni u dopravce, jenž v nabídkovém řízení neuspěl, přiznal práva, na která by měli právní nárok při převodu podniku nebo části podniku. Ve smyslu těchto ustanovení nařízení (ES) č. 1370/2007 by měl mít objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících (stát, kraj nebo obec) možnost žádat po dopravci vybraném v nabídkovém řízení, aby zaměstnancům původního, nevybraného dopravce přiznal práva, na jaká by měli nárok, pokud by došlo k jejich přechodu podle ustanovení § 338 zákoníku práce. Jedná se však o možnost, a ne o povinnost objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících.

21. Pro stanovení obsahu dokumentace nabídkového řízení je dále určující ustanovení § 20 odst. 2 zákona. Podle citovaného ustanovení zákona je povinným obsahem dokumentace nabídkového řízení stanovení povinnosti pro nově vybraného dopravce odkoupit vozidla od dopravce, který původně zajišťoval veřejné služby v přepravě cestujících a v nabídkovém řízení neuspěl, a to za podmínek stanovených přímo zákonem. Blíže k tomuto obsahu dokumentace nabídkového řízení viz komentář k § 20 zákona.

K odst. 4

22. Podle odst. 4 se pro poskytování dokumentace nabídkového řízení použije v plném rozsahu zákon o veřejných zakázkách v části upravující poskytování zadávací dokumentace v otevřeném řízení. Poskytování zadávací dokumentace v otevřeném řízení upravuje § 48 odst. 1, odst. 2 a odst. 5 zákona o veřejných zakázkách. Ostatní ustanovení citovaného paragrafu zákona o veřejných zakázkách se nevztahují na otevřené řízení, a tudíž je nelze aplikovat na nabídkové řízení.

23. Dokumentace nabídkového řízení musí být dopravcům zpřístupněna dálkově. Objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících zpřístupní dokumentaci v elektronické podobě tak, aby tento přístup nebyl diskriminační. Pokud objednatel neposkytne neomezený a přímý dálkový přístup např. na své internetové stránce, musí dopravci písemně požádat objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících o předání dokumentace nabídkového řízení. Způsob žádosti dopravců o předání dokumentace nabídkového řízení musí být specifikován v uveřejněném oznámení o zahájení nabídkového řízení. Na základě písemné žádosti dopravce předá objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících dokumentaci nejpozději do šesti dnů od doručení písemné žádosti. Dokumentace nabídkového řízení může být objednatelem poskytnuta dopravci v listinné i elektronické podobě. Objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících musí přijmout nabídku i toho dopravce, který si nevyžádal poskytnutí dokumentace nabídkového řízení v případě, kdy nebyla dokumentace nabídkového řízení objednatelem zpřístupněna dálkově.

24. V dokumentaci nabídkového řízení je objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících oprávněn stanovit platební podmínky pro úhradu nákladů souvisejících s poskytnutím dokumentace nabídkového řízení. Výše požadovaných nákladů musí korespondovat s náklady na reprodukci dokumentace, na balné a poštovní náklady. Náklady, které je objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících oprávněn požadovat, nesmí přesáhnout obvyklé náklady.

K odst. 5

25. Ustanovení odst. 5 nemá vlastní normativní charakter, pouze odkazuje na přímou aplikaci zákona o veřejných zakázkách. Podle odst. 5 se na zadávací lhůtu, technické podmínky, klasifikaci předmětu smlouvy o veřejných službách, dodatečné informace k zadávacím podmínkám, pro podání nabídek, obsah nabídek a pro elektronické prostředky a nástroje přímo aplikují příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách. Dále se podle odst. 5 pro kvalifikaci, její rozsah, prokazování splnění kvalifikace, posouzení kvalifikace, vyloučení z účasti na nabídkovém řízení a jistotu použijí příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách obdobně, tj. v plném rozsahu.

Zadávací lhůta

26. Zadávací lhůta je upravena v § 43 zákona o veřejných zakázkách. Je to lhůta, v jejímž průběhu jsou dopravci vázáni svými nabídkami. Dopravce je po dobu trvání této lhůty vázán obsahem své nabídky a po celou lhůtu nemůže svoji nabídku zrušit nebo změnit, pokud z dokumentace nabídkového řízení nevyplyne něco jiného. Objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících (stát, kraj, obec) je povinen rozhodnout v rámci stanovené zadávací lhůty o výběru nejvhodnější nabídky a doručit dopravcům oznámení o tomto výběru.

27. Zákon o veřejných zakázkách nestanovuje v § 43 délku zadávací lhůty. Délka zadávací lhůty má být stanovena s ohledem na druh zadávacího řízení a předmět veřejné zakázky. V nabídkovém řízení nejsou rozlišovány druhy nabídkového řízení, tudíž tento požadavek zákona o veřejných zakázkách, který je limitující pro stanovení délky zadávací lhůty, nelze pro zadávací lhůtu nabídkového řízení použít. Lhůta tak musí být stanovena pouze s ohledem na předmět nabídkového řízení. Z komentářů k § 43 zákona o veřejných zakázkách plyne, že délka zadávací lhůty by měla být stanovena maximálně v délce 90 kalendářních dnů, a to s ohledem na právní úpravu stavení zadávací lhůty a na prodloužení zadávací lhůty.

28. Délku zadávací lhůty nebo její konec datem stanoví objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících v oznámení o zahájení nabídkového řízení. Zadávací lhůta začíná běžet okamžikem skončení lhůty pro podání nabídek a končí dnem doručení oznámení objednatele o výběru nejvhodnější nabídky. Zadávací lhůta se prodlužuje dopravcům, s nimiž je objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících oprávněn uzavřít smlouvu. Jedná se o dopravce, který se umístil jako druhý nebo třetí v pořadí, a objednatel v případě odmítnutí uzavřít smlouvu ze strany lépe umístěného dopravce nebo v případě nedostatečné součinnosti tohoto dopravce při uzavření smlouvy je oprávněn uzavřít smlouvu v pořadí s druhým a následně třetím dopravcem. Zadávací lhůta skončí dnem uzavření smlouvy.

29. Běh zadávací lhůty se staví, podal-li dopravce námitky, a to až do dne doručení rozhodnutí objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících o námitkách dopravci. Běh zadávací lhůty se rovněž staví po dobu, kdy objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících nesmí uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. Případy, kdy objednatel tuto smlouvu nesmí uzavřít, neupravují ustanovení tohoto zákona, ale zákon o veřejných zakázkách, který se musí aplikovat i na tyto situace. Zákaz uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících je tedy dán v případě zákazu uzavřít smlouvu do doby uplynutí lhůty pro podání námitek podle § 82 odst. 1 zákona o veřejných

zakázkách (jedná se o případ stavení prodloužené zadávací lhůty) v případě, kdy objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících nedovhodil námitkám dopravce, a to po dobu, kdy lze podat návrh na přezkoumání návrhu, a dále v případě vydání předběžného opatření o zákazu uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže podle § 117 odst. 1 písm. a) zákona o veřejných zakázkách.

30. Běh zadávací lhůty je rovněž zastaven po celou dobu správního řízení na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Podle § 43 odst. 5 zákona o veřejných zakázkách se jedná o správní řízení zahájené na návrh i z moci úřední. Podle znění § 43 odst. 5 zákona o veřejných zakázkách, je-li podán návrh na přezkoumání úkonu objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, zadávací lhůta neběží. Konec zadávací lhůty stanovený datem se posouvá o dobu, kdy zadávací lhůta neběží. Běh zadávací lhůty pokračuje dnem následujícím po nabytí právní moci rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže o takovém návrhu. To platí obdobně i pro případ, je-li správní řízení o přezkoumání úkonů objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících zahájeno Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže z moci úřední; v takovém případě neběží lhůta ode dne zahájení správního řízení. Zadávací lhůta neběží rovněž po dobu, ve které má objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících podle rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže učinit nápravné opatření podle § 118 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách. O této skutečnosti je objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících povinen informovat dotčené dopravce.

Technické podmínky

31. Je-li to odůvodněno předmětem nabídkového řízení, musí dokumentace nabídkového řízení obsahovat i technické podmínky. Technické podmínky upravuje ustanovení § 45 zákona o veřejných zakázkách. Z ustanovení § 45 nelze aplikovat na nabídkové řízení odst. 2, který se vztahuje na stavební práce, a odst. 5, který se vztahuje na sektorového zadavatele, jenž v nabídkovém řízení neexistuje. Předmětem nabídkového řízení jsou závazky veřejné služby v přepravě cestujících, a v žádném případě ne stavební práce. Objednatel těchto služeb je vždy podle zákona stát, kraj nebo obec.

32. Odstavec 4 citovaného § 45 odkazuje na ustanovení § 46 odst. 1, 2, 4 a 5, které stanovují způsoby vymezení technických podmínek v dokumentaci nabídkového řízení. I toto ustanovení je tak přímo aplikovatelné na nabídkové řízení.

33. V souvislosti s vymezením technických podmínek pro nabídkové řízení se nabízí otázka, jaký je obsahový rozdíl a vztah mezi technickými podmínkami a standardy kvality a bezpečnosti, které jsou svým obsahem a vymezením v příloze k zákonu také technického charakteru. Zatímco technické podmínky je nutno vymežit v dokumentaci nabídkového řízení, jen pokud to předmět nabídkového řízení vyžaduje, standardy kvality a bezpečnosti stanovené v příloze k zákonu musí dopravce naplnit vždy a předmětem dokumentace nabídkového řízení se stanou, jen pokud objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících vyžaduje přísnější hodnoty naplnění standardů kvality a bezpečnosti.

34. Technickými podmínkami zákon o veřejných zakázkách rozumí vymezení charakteristik a požadavků na služby stanovené objektivně a jednoznačně způsobem vyjadřujícím účel využití požadovaného plnění zamýšlený objednatel. Stejně vymezení lze

vztáhnout i na standard kvality a bezpečnosti. Technické podmínky a standardy kvality a bezpečnosti se tedy obsahově překrývají.

Klasifikace předmětu smlouvy o veřejných službách

35. Klasifikaci předmětu veřejné zakázky upravuje § 47 zákona o veřejných zakázkách. Podle tohoto ustanovení je zadavatel povinen při vymezení předmětu veřejné zakázky v oznámení či výzvě o zahájení zadávacího řízení použít klasifikaci zboží, služeb a stavebních prací podle referenční klasifikace platné pro veřejné zakázky na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2195/2002, ve znění nařízení Komise č. 2151/2003. Z uvedené citace paragrafu plyne, že se ustanovení nedá aplikovat na nabídkové řízení. Nabídkové řízení je podle unijního práva odlišné od veřejných zakázek.

Dodatečné informace k zadávacím podmínkám

36. Dodatečné informace k zadávacím podmínkám upravuje § 49 zákona o veřejných zakázkách. Ustanovení § 49 však nelze aplikovat v plném rozsahu. V uvedeném ustanovení v odst. 5 je obsažena právní úprava „prohlídka místa plnění“. Vzhledem k tomu, že zákon nevztáhl na nabídkové řízení i prohlídku místa plnění, nelze ustanovení § 49 odst. 5 vztahovat na nabídkové řízení. Na nabídkové řízení nelze rovněž aplikovat části ustanovení § 49, které se vztahují na různé druhy zadávacího řízení podle zákona o veřejných zakázkách.

37. Z ustanovení § 49 zákona o veřejných zakázkách lze na nabídkové řízení aplikovat pouze oprávnění dopravce požadovat na objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících upřesnění některých skutečností nabídkového řízení dodatečnými informacemi. Dopravce je tedy oprávněn požadovat písemně dodatečné informace k podmínkám nabídkového řízení. Objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících odešle dodatečné informace k podmínkám nabídkového řízení, případně související dokumenty nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne doručení požadavku dopravce. Dodatečné informace, včetně přesného znění požadavku dopravce na tyto informace, odešle objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících současně všem dopravcům, kteří požádali o poskytnutí dokumentace nabídkového řízení nebo kterým byla dokumentace nabídkového řízení poskytnuta. Objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících může poskytnout dopravcům dodatečné informace k zadávacím podmínkám i bez předchozí písemné žádosti.

Elektronické prostředky a nástroje

38. Elektronické prostředky a nástroje vymezuje § 149 zákona o veřejných zakázkách. Ustanovení lze přímo aplikovat na nabídkové řízení a jeho výklad nečiní problémy.

Kvalifikace a její rozsah

39. Zákon o veřejných zakázkách, který má být aplikován na kvalifikaci a její rozsah, rozlišuje mezi kvalifikací vyžadovanou veřejným zadavatelem a kvalifikací vyžadovanou sektorovým zadavatelem.

40. Vzhledem k tomu, že nabídkové řízení podle tohoto zákona organizuje objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících, jímž je stát, kraj nebo obec, lze na kvalifikaci pro nabídkové řízení vztáhnout pouze ta ustanovení zákona o veřejných zakázkách, která